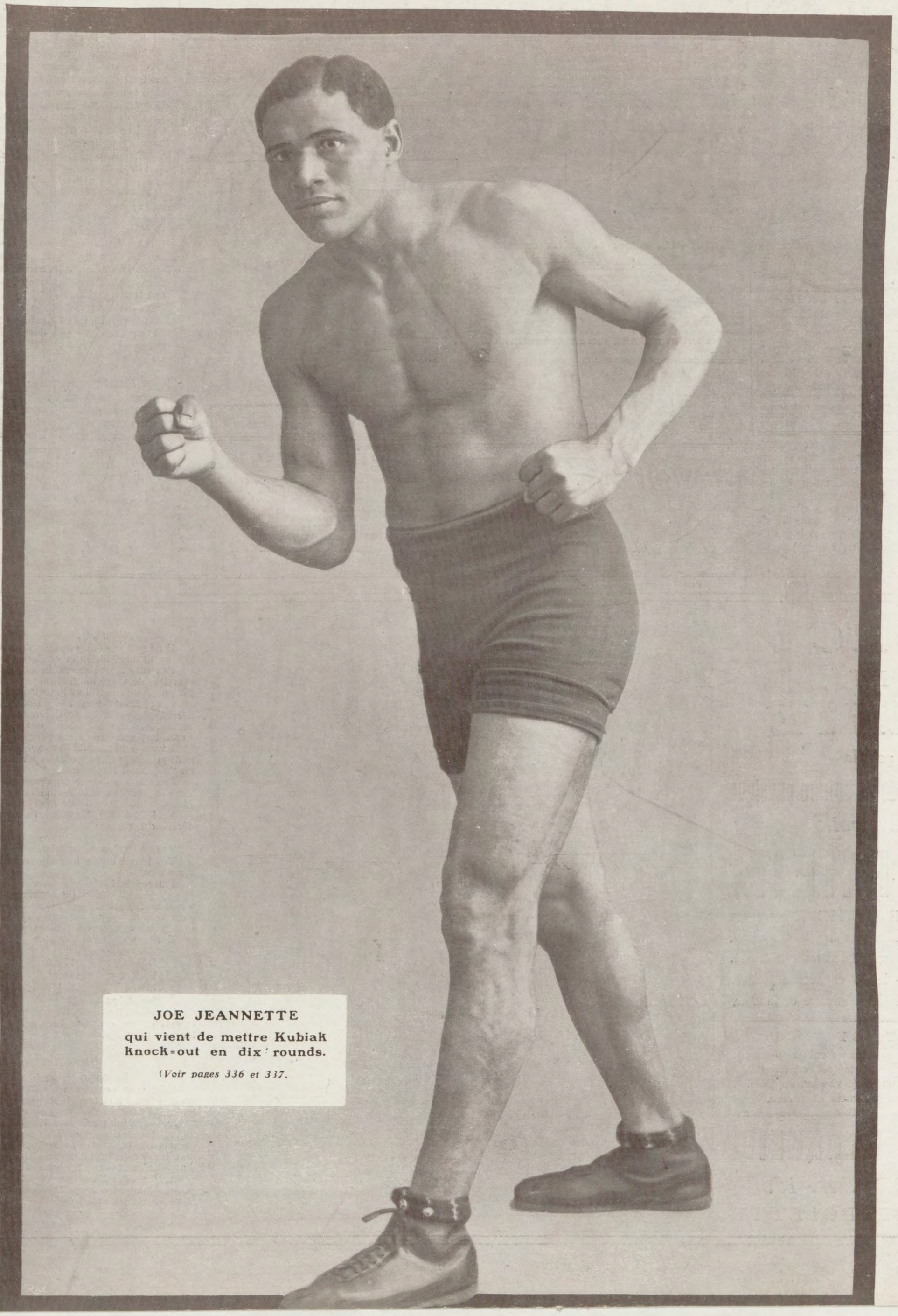
12e Année. N° 581 — Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes). — 6 Novembre 1909 — Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR



JOE JEANNETTE

qui vient de mettre Kubiak knock-out en dix rounds.

(Voir pages 336 et 337.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE
EMBAUMÉE
VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

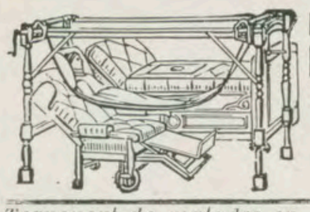
Photographie d'Art *FEMINA*
Hôtel de **BON** de réduction de 5 % sur les tarifs
FEMINA
suffit de présenter ce bon 90, Avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise.
Les Abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur présentation de leur quittance d'abonnement)

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Époque.* BARLET, 112, rue Réaumur
Beauté des Seins. Épilation. Obésité. — *Renseignements gratis*

Fabrication en Angleterre. Maison d'ingénieurs, bien connue, ayant ateliers parfaitement agencés et pouvant travailler jusqu'à n'importe quel degré de précision, désire reprendre en Angleterre (d'accord avec les stipulations de la loi sur les brevets d'invention) la fabrication de moteurs pour aéroplanes. Ecrire à "1466" Sells Advertising Offices, Fleet Street, Londres (Angleterre).

BOURSE DE L'AUTOMOBILE
33 Boul. des Batignolles — E. LANGLOIS, Directeur — 33, Boul. des Batignolles
ACHAT, VENTE ET LOCATION, RÉPARATIONS
Toutes transactions sur Autos == Escompte de Warrants

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.
EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne Nouvelle, PARIS.

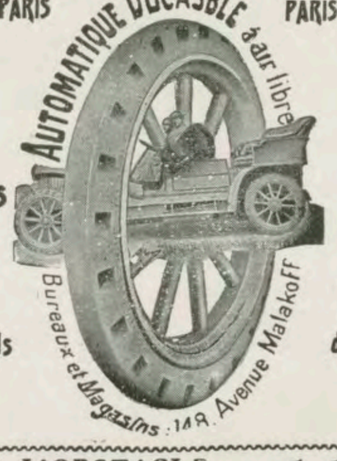

LIT MÉCANIQUE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale
Transport de malades en Ambulances automobiles.

CYCLISTES, exigez les selles marquées
L'INEXTENSIBLE MEILLEURE
Chez tous les Marchands et Commissionnaires
Ce sont les meilleures, elles sont inextensibles

Lire *Je sais tout*
Paraissant le 15 de chaque mois

SAVON BELFLOR
L.T. PIVER
PARIS

Lire *"FEMINA"*

PREMIERS PRIX
PARIS-NICE-PARIS 1907
CONCOURS des Véhicules Industriels


PARIS-NICE-PARIS 1908
TOUR de FRANCE de l'A. C. F
IL BOIT L'OBSTACLE..... MAIS N'EN CRÈVE PAS.

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 280-41.

L'assurance contre les accidents. pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances spéciales, 20, rue Taitbout**, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

PETITES ANNONCES

NORMANDIE. A louer chalet meublé, en bois, comprenant gr. hall, gr. salle à manger, 6 ch. Salle de bain etc... Dépend. avec jolie chasse au perdreau sur env., 300 h a de plaine et 200 h a de bois autour. S'adr. Me Lepaulle, n., Conches (Eure).

Chiens dogues, danois, à vendre, 3 mois, coiffés, excellente origine, couleurs variées, 50 francs. Chez M. Darce, 19, avenue St-Sylvestre, gare des Vallées, Bois-Colombes.

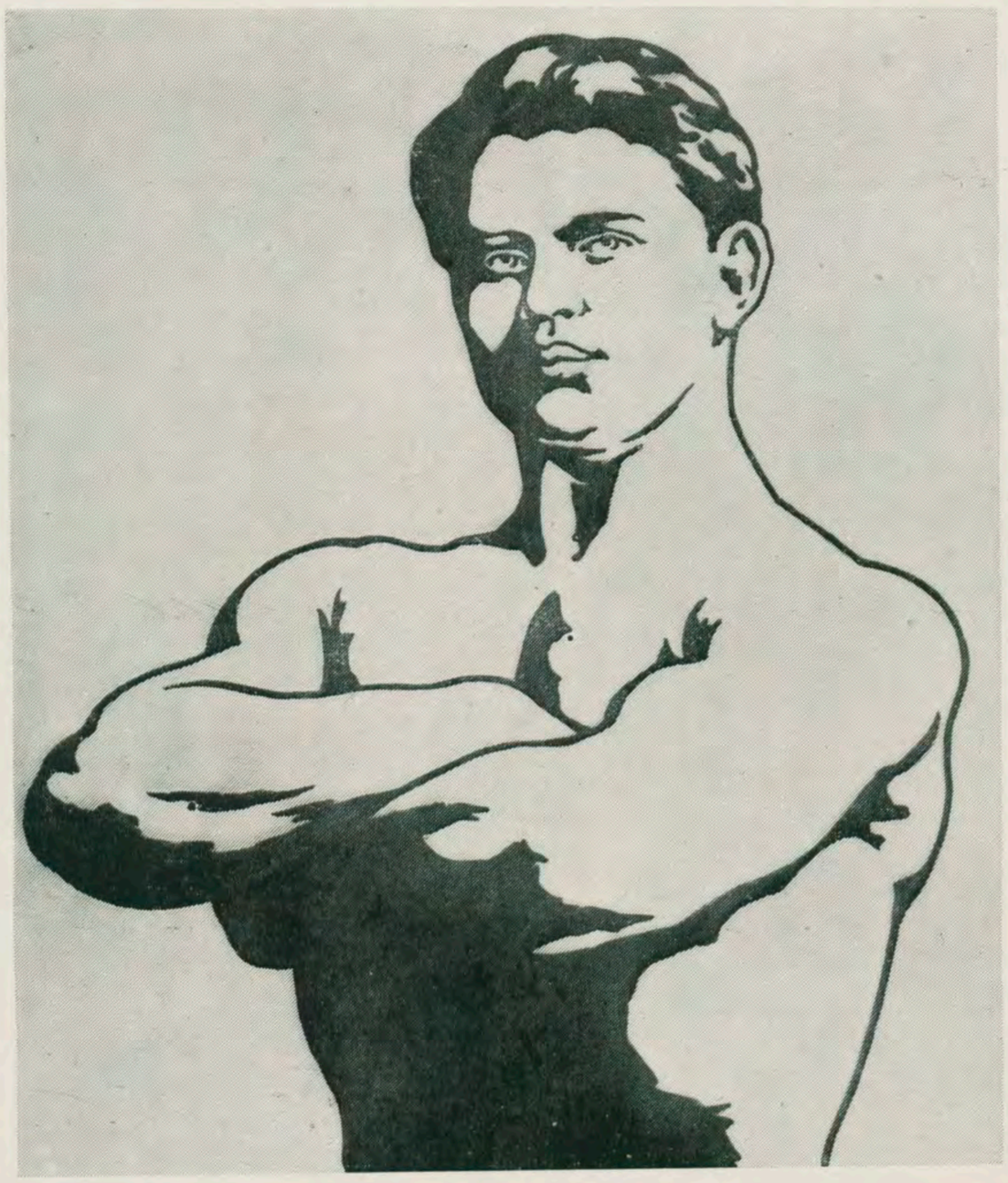
Lire FERMES & CHATEAUX

FORCE
ET
SANTÉ
par la
Nouvelle Méthode de Culture physique
du Prof.
WEHRHEIM

CETTE MÉTHODE
Développe rapidement tous les muscles.
Jamais rejointe par d'autres méthodes.
Demande peu de temps et aucune fatigue.
Adoptée par les meilleurs athlètes et lutteurs.

AUGMENTATIONS EN 3 MOIS :
Poitrine 10-12 cent. — Bras et cuisses 6-8 cent.
Avant-bras et mollets 3-4 centim.
Cours spécial pour grandir (6-12 *cent. en 3 mois*).
Brochure illustrée gratis et franco.

Prof. E. WEHRHEIM
CANNES. A. M.
VILLA SERPOLETTE



Calais, 10 *Novembre* 1908.

Monsieur,

Il ne m'a pas été possible de vous répondre plus tôt, ayant dû m'absenter quelques jours.

J'exécute actuellement la quatrième semaine des exercices de votre méthode et je tiens à vous dire que j'ai pu déjà en constater l'excellence et l'utilité.

Les résultats que j'ai déjà obtenus ont dépassé mes prévisions; ma taille s'est accrue de près de 6 cm. et les muscles de mes bras ont augmenté d'environ 3 cm., le périmètre de ma poitrine de 2 cm.

J'avais déjà exécuté des exercices de gymnastique, mais jamais je n'avais obtenu en si peu de temps des résultats aussi importants.

Je compte suivre scrupuleusement les exercices de votre excellente méthode et vous envoyer des mesures, plus détaillées à la fin de mon premier mois.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

G. C.

Monsieur Wehrheim,

Vos lettres reçues hier me prouvent que vous pensez à moi!

J'attendais la fin de votre cours pour vous écrire. Je vais bientôt clore le 2e mois, et vous prie de croire à tout mon enthousiasme. Votre méthode est parfaite sous tous les points. J'avais déjà de belles mesures mais votre système est fameux.

En deux mois j'ai obtenu :

	Avant	*Depuis 2 mois.*
Cou	37 cm.	38 cm.
Thorax	100	109
Biceps	30 ½	35
Avant-bras	27	29

Le reste à l'avenant. C'est parfait, aussi je continue émerveillé du résultat. Vous écrirai plus tard. Meilleures salutations.

J. M.

Douai, 25 *Septembre* 1907.

Monsieur,

Voici mon premier mois d'exercices terminé. Ils m'ont fait un bien incroyable; ma taille s'est augmentée de 3 *centimètres*. Le dos qui commençait à se voûter est bientôt revenu à l'état normal et mon tour de poitrine s'est augmenté de 2 centimètres. Moi qui ne pouvais supporter la moindre fatigue ai fait dimanche dernier 18 kilomètres *à pied* avec un de mes amis et n'en ai ressenti aucune fatigue.

Agréez, cher Monsieur, avec les remerciements les plus profonds, les respectueuses salutations de votre élève reconnaissant.

H. M. S.

Tous droits de reproduction et de traduction sont reservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. November 6d 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

6 Novembre 1909 — N° 581
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opera.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

PAULHAN GAGNE LA COUPE MICHELIN

Lundi dernier, à Brooklands, Paulhan s'est attribué la Coupe Michelin, que Rougier venait d'enlever à Wilbur Wright en couvrant à Berlin 130 kilomètres. Paulhan a battu la distance de Rougier, atteignant 154 kil. 500 en 2 h. 47 m. 20 s. Mais il est fort possible que quand ce numéro paraîtra, il ait été, à son tour dépossédé par un autre aviateur. Paulhan s'est, en même temps, attribué la Coupe Pearson, en battant le record anglais qu'avait établi Henri Farman à Blackpool.

LES CHAUFFEURS ET LE FISC

On nous menace encore d'un nouvel impôt sur l'essence — Ce que nous payons déjà au fisc
Quelques conséquences de l'augmentation du prix de l'essence

Bonne nouvelle, chers lecteurs, bonne nouvelle ! Nous allons avoir de l'essence de qualité supérieure, dès que le prochain budget aura réuni les suffrages de nos parlementaires.

Vous en doutez ? C'est de la mauvaise foi : comment prétendre que l'essence ne sera pas meilleure, puisque nous la paierons deux sous de plus par litre !...

Tel est du moins le noir dessein qu'a formé contre nous notre grand argentier, M. Caillaux. Il lui manquait quelques millions pour boucler la boucle, et, tout de suite, il a pensé à ces bons chauffeurs pour les leur demander.

Ce que nous donnons au fisc. Avant de parler du surcroît de dépenses qui va bientôt, peut-être, faire une saignée nouvelle à notre bourse, il n'est peut-être pas inutile de rappeler en quelques mots ce que nous payons déjà à l'Etat.

Tout d'abord ne croyez pas que l'essence soit actuellement exempte de droits ! Il s'en faut ! Le bidon de cinq litres, que nous payons en moyenne 2 francs hors Paris, est frappé d'à peu près 1 fr. 25 d'impôt, direct ou non. C'est ainsi que, en Belgique, l'essence est vendue couramment dix ou douze centimes le litre.

Avec cette pièce de 2 francs que nous donnons à l'épicier, nous payons donc : 1° l'essence ; 2° la patente du raffineur ; 3° son bénéfice ; 4° la patente du détaillant ; 5° son bénéfice ; 6° enfin, les impôts divers dont elle est frappée.

A Paris, il faut y ajouter les 25 centimes de l'octroi, qui, eux, reviennent à la ville.

Voilà pour l'essence. Mais l'huile se trouve exactement dans les mêmes conditions : ne rééditons pas la nomenclature de ceux qui se partagent nos gros sous.

Passons à l'autre objet de dépense courante, les pneus.

Dans le prix d'un pneu, il y a, outre la valeur de l'objet et le légitime bénéfice du fabricant et de l'agent, il y a, dis-je, le droit de douane du caoutchouc brut importé, et, comme toujours, la part contributive à la patente du fabricant et du vendeur.

D'autre part, chacun sait qu'on ne met pas une voiture en circulation sans quelques formalités ; déclaration au Préfet, demande de permis de conduire... Tout cela se traduit par quelques feuilles de papier timbré pour le plus grand bénéfice de l'Etat.

Depuis quelque temps, en outre, il faut acquitter les droits d'examen pour l'obtention du permis de conduire, soit un louis par séance. Or, comme on a laissé s'établir l'abusive habitude d'exiger deux examens au lieu de l'unique exigé par la loi, c'est encore 20 francs de plus.

Restent les impôts. Ils ne sont pas maigres, comme on le sait. Certes, qu'on impose fortement la somptueuse limousine du millionnaire ou la rapide voiture du mangeur de kilomètres, il n'y a pas trop à redire là contre : c'est un impôt somptuaire. Mais la voiture utilitaire, la voiturette modeste qui remplace le cheval indispensable, quoique favorisées pour certaines catégories de contribuables, sont encore écrasées d'impôt. Jusqu'au malheureux tricar, que, sous le prétexte qu'il est dépourvu de pédales, on taxe au même tarif qu'une cent-chevaux !... Il en est mort, du reste.

Est-ce tout ? Et l'impôt foncier du garage ? Il n'est pas négligeable. Et enfin, les amendes innombrables dont sont punies les moindres infractions (ou prétendues telles) aux règlements en vigueur ! Vous allez me dire que ces amendes ne sont jamais bien élevées : un franc le plus souvent, seize francs dans les cas graves ; possible, mais il y a les frais accessoires, qui, tout accessoires qu'ils sont, dépassent fortement le principal !...

Voilà donc tout (ou à peu près tout) ce que nous payons à l'Etat tutélaire pour avoir le droit de nous promener à trente kilomètres à l'heure sur des routes dont beaucoup, par leur piteux état, interdisent presque les allures supérieures.

Et malgré tout, on fait encore de l'automobile !

Aussi ne faut-il pas trouver étrange qu'on veuille nous demander de nouveaux sacrifices. Mais, cette fois, ces sacrifices seront-ils consentis par les chauffeurs ? Il est permis de se le demander.

Ce que coûtera l'essence. Si le projet du ministre des Finances est adopté, ce qu'à Dieu ne plaise, le bidon d'essence coûtera désormais 0 fr. 50 de plus.

La voiture qui consomme 12 litres, par exemple, aux 100 kilomètres et qui accomplit journellement ses 50 kilomètres, coûtera annuellement à son propriétaire :

$$0{,}10 \times 6 \times 365 = 219 \text{ francs}$$

de plus, autant qu'une paire de bandages de voiturette !...

Si le budget dudit propriétaire, épicier, voyageur de commerce ou autre, est équilibré un peu juste, il y aura la matière à réflexion.

Mais que dire alors du camion, qui consomme 35 litres aux 100 kilomètres, et fait par an ses 300 étapes de 100 kilomètres ? Le surcroît de dépense sera de

$$0{,}10 \times 35 \times 360 = 1.260 \text{ francs.}$$

plus d'un billet de 1.000 francs !

Et l'autobus ? C'est encore pire, car son trajet journalier dépasse souvent 100 kilomètres.

Notez que nous ne parlons là que des transports industriels, de ceux dont l'Etat a tout intérêt à favoriser le développement. Etrange manière de leur donner des encouragements !...

Quant aux taxis-autos, le résultat immédiat de l'impôt sera une augmentation de leur tarif. Le public, qui grogne déjà quand il voit apparaître sur la boîte ronde un total qui lui paraît exagéré, grognera tant, qu'il reviendra au moteur à quatre pattes d'autrefois. Quelques faillites en seront la conséquence !

L'alcool Qu'on ne croie pas, d'ailleurs, que cette taxe a pour but de favoriser l'emploi de l'alcool, produit national ; non, car le benzol va être frappé de la même façon. Or, on sait qu'à l'heure actuelle, le procès de l'emploi de l'alcool pur est jugé et perdu. Il ne peut donc être question que d'alcool carburé. Et carburé avec quoi ? Avec du benzol, parbleu !...

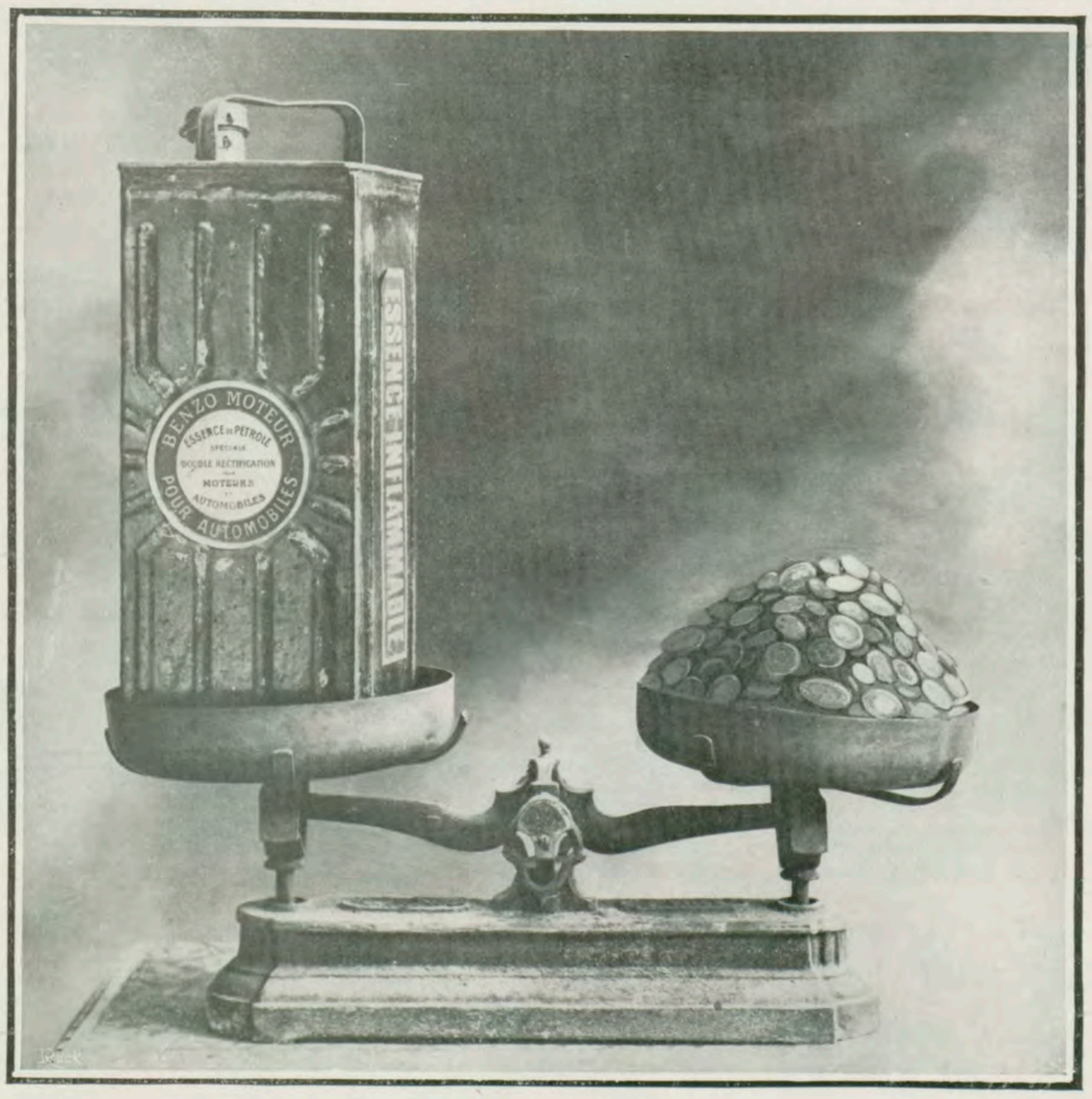
La goutte d'eau Il me souvient d'un conte qu'une vieille bonne me contait autrefois. Cela s'appelait « le Loup et le Renard ».

Le loup, revenant du marché en traînant une petite charrette, rencontre le renard. Ce dernier, traînant la patte, essaie d'apitoyer son confrère ; à force de supplications, il obtient du loup la permission de mettre une patte dans sa voiture.

Peu après, une seconde patte suit la première, puis une troisième. Bientôt, le renard tout entier, moins sa queue, roule dans le carrosse. Une dernière prière attendrit le loup : le renard peut aussi mettre sa queue en voiture. Aussitôt dit, aussitôt fait : la queue suit le reste. Mais la voiture, tout juste assez solide pour porter maître renard, s'effondre sous le poids de son appendice caudal ; tout casse, le renard tombe sur la route, et le loup, furieux, le houspille de la belle manière.

Il se pourrait bien que l'impôt nouveau fît à l'automobile ce que la queue du renard fit à la voiture du loup : prenons garde qu'il ne tue en France l'industrie la plus prospère. Que les membres de la Commission du Budget d'abord, nos parlementaires ensuite, pensent à ce conte, ou, s'ils ne le connaissent pas, se remémorent la classique goutte d'eau qui fait déborder le vase.

H. Petit.



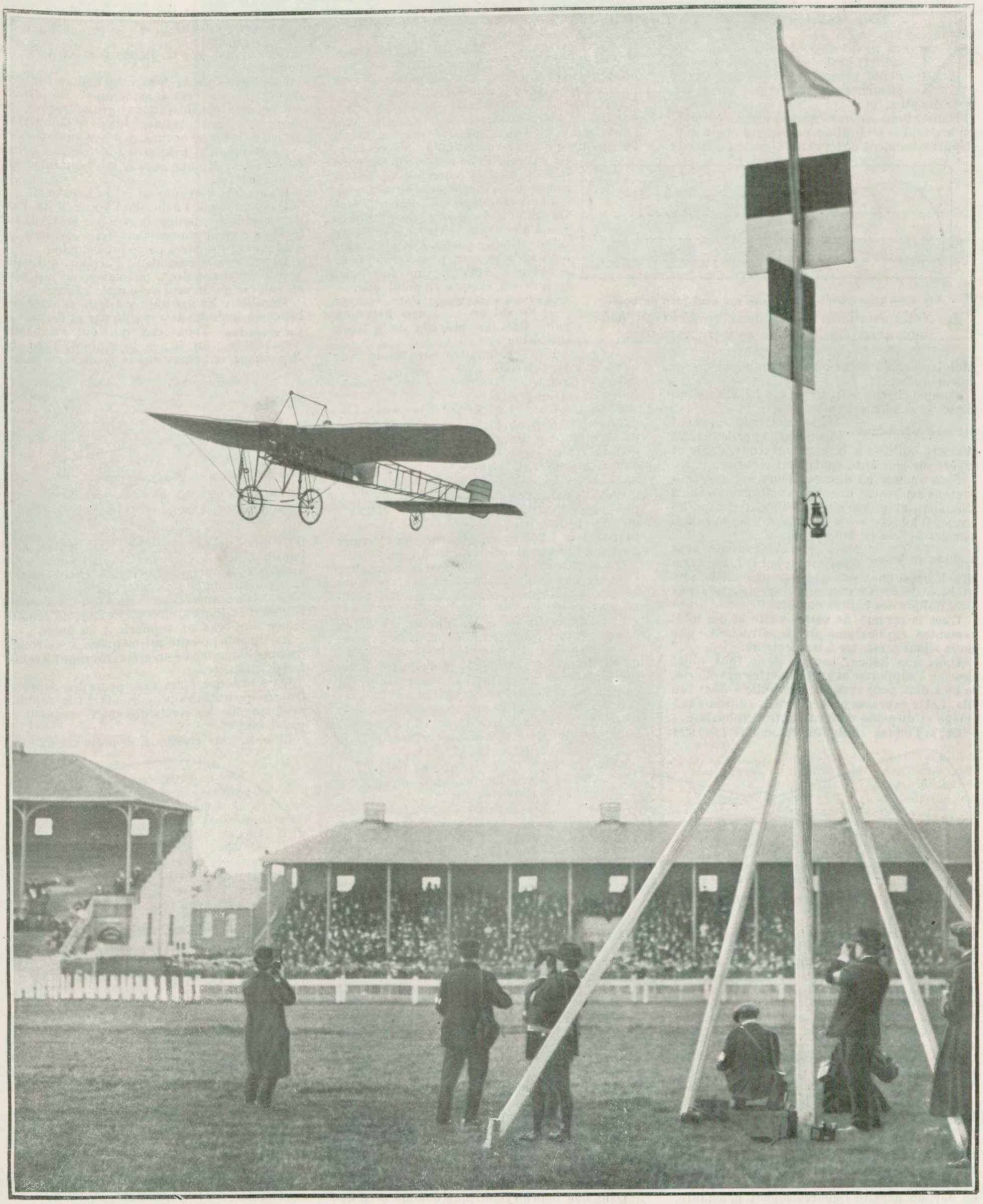
Le nouvel impôt sur l'essence.

Au propriétaire d'une voiturette ordinaire, consommant moyennement, l'impôt causera une dépense annuelle de 219 francs. Quant au propriétaire d'un camion, c'est par 1260 francs qu'il règlera la différence.

NOTRE NUMÉRO DE NOEL

Le numéro que nous préparons à l'occasion de Noël, sera, comme nous l'avons dit, une véritable surprise pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*. Ce sera un véritable album de luxe qui ne ressemblera en rien aux numéros spéciaux que nous avons publiés jusqu'ici. La couleur y jouera un grand rôle et nous pouvons dire déjà que nous avons demandé, pour la couverture de ce numéro, au maître aquarelliste, Georges Scott, une composition en trois couleurs qui sera une petite merveille. On trouvera également, à l'intérieur, les portraits hors texte, en trois couleurs, des principaux champions de l'année, en tous les genres de sport.

DELAGRANGE AU MEETING DE DONCASTER



DELAGRANGE BAT LE RECORD DU MONDE DE VITESSE

La dernière journée du Meeting d'Aviation de Doncaster a été marquée par un magnifique exploit de Delagrange. Parti pour disputer la Coupe du Président, il exécuta, à 20 mètres de hauteur, quatre tours pendant lesquels il battit les records de vitesse en aéroplane. Il parcourut en effet 2 kilom. 469 en 1 m. 47 s. 1/5, soit une vitesse de 82 kilom. 595 à l'heure. Le record précédent appartenait à Blériot avec 77 kilom. 232.

COMMENT ON FABRIQUE UNE HÉLICE

L'hélice en bois est-elle supérieure à l'hélice métallique ? Toutes deux demandent un soin extrême dans leur fabrication La forme de l'hélice a une grande importance sur son rendement

Nous avons déjà, dans un numéro récent(1). parlé de l'hélice géométrique, défini sa surface et ses principaux éléments : diamètre, pas, recul, largeur des ailes, etc.

Nous allons aujourd'hui montrer comment on arrive à la réalisation pratique d'une hélice, depuis le moment où les plans viennent d'en être établis, jusqu'à celui où elle prend place sur son arbre.

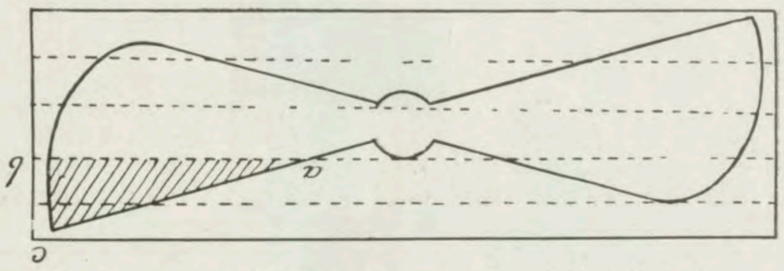


Fig. 1. — **Une hélice prise dans un seul bloc de bois.**
Les lignes pointillées représentant les fibres du bois, sont aussi des lignes de moindre résistance.

Comme chacun sait, il y a des hélices métalliques et des hélices en bois.

Hélices métalliques. Elles sont généralement constituées par deux tôles d'acier, cintrées à la courbure convenable et rivées sur leur *bras*, également en acier.

Sans vouloir ici discuter leurs mérites, constatons seulement que leur vogue commence à diminuer, et presque tous les aviateurs qui les avaient adoptées les remplacent aujourd'hui par des hélices en bois.

Hélices en bois. Nous ne pouvions mieux nous documenter sur la fabrication des hélices en bois, que par une visite aux ateliers de M. Chauvière, le spécialiste à peu près unique des hélices en bois.

C'est le résumé de cette visite et des intéressantes explications du constructeur, que nous allons présenter à nos lecteurs.

Dans une hélice, comme dans tout objet destiné à supporter et à transmettre des efforts, le bois doit, pour résister, travailler « dans son fil». Cette expression, chère aux menuisiers fait image et dispense de toute autre explication.

Or, si l'on se contente, comme le faisaient jusqu'alors les fabricants de modèles en bois pour fonderie, de tailler l'hélice dans un bloc de bois, il est aisé de voir que le résultat manquera de solidité : les fibres du bois, parallèles, ne suivent pas les formes de l'hélice. Le morceau *abc* (fig. 1) par exemple, n'attendra qu'une occasion favorable pour se détacher de l'ensemble suivant la ligne de moindre résistance *ab*.

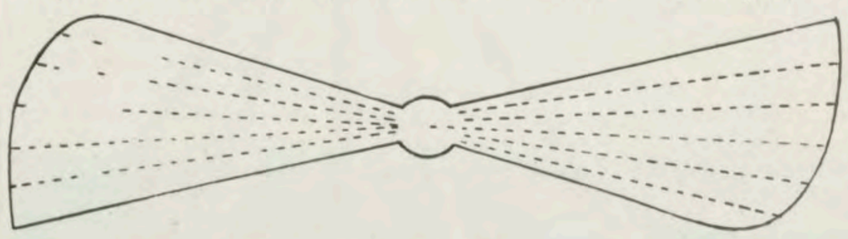


Fig. 2. — **Une hélice en morceaux.**
Les fibres du bois épousent au contraire les formes de l'hélice.

Pour parer à cet inconvénient, les hélices sont constituées par une série de planches minces, collées les unes sur les autres, et disposées un peu comme les lames d'un éventail entr'ouvert.

Le balourd. D'autre part, une hélice devant en général tourner rapidement, il importe qu'elle soit parfaitement équilibrée, qu'aucun *balourd* ne subsiste dans l'ensemble de ses pales, d'où la nécessité d'employer du bois de densité rigoureusement constante.

Mais le meilleur bois est toujours plus dense du côté du pied de l'arbre qui l'a fourni. On est donc obligé, dans l'assemblage préalable des planches superposées, d'alterner les « pieds » et les « têtes ». Autre avantage des hélices en morceaux sur les hélices monobloc.

Modelage des surfaces. Les diverses planches constitutives du bloc dont on tirera l'hélice étant collées, l'hélice est finie... au moins théoriquement !...

La forme et les dimensions de ces planches ont en effet été calculées de façon telle, que l'ouvrier n'a plus qu'à abattre avec son ciseau les gradins qu'elles forment, qu'à les raccorder, en somme, l'une avec l'autre, pour que la surface cherchée et déterminée par l'ingénieur, soit obtenue.

Le bois, dégrossi d'abord, est travaillé à la gouge de plus près jusqu'à ce que la surface présente une continuité parfaite. Il n'y a plus alors qu'à poncer, puis vernir pour achever le travail. Une fois finie, l'hélice est essayée au point fixe.

L'essai au point fixe. Sa valeur. Pour essayer une hélice au point fixe, on procède de la façon suivante :

L'hélice, montée sur un moteur électrique dont on connaît le rendement, tourne sans que son axe se déplace. Un dynamomètre permet de mesurer la poussée qu'elle exerce sur cet axe aux différents régimes.

C'est ainsi, par exemple, qu'on constatera qu'une hélice donnée, tournant à 1.200 tours, absorbe dix chevaux pour donner une traction de 50 kilogs.

On a généralement tendance à s'exagérer l'importance de l'essai au point fixe, pour les hélices propulsives comme celles des aéroplanes.

Sur l'appareil, en effet, l'hélice n'est pas fixe par rapport à l'air ambiant. Elle avance, au contraire, à travers les molécules d'air qu'elle frappe de ses pales, et l'effort de traction qu'elle fournit en marche est très différent en général de l'effort au point fixe.

Aussi est-il indispensable d'*interpréter* le résultat fourni par cet essai, et de ne pas l'accepter tel quel, comme un critérium de la valeur de l'hélice.

Ce n'est qu'une indication, utile certes, qu'il fournit au constructeur.

Il pourra servir, par exemple. à différencier deux hélices de même pas. de même forme, mais de matière ou de poli différents : c'est ainsi que deux hélices présentant la forme d'hélicoïdes purs, ont été essayés au laboratoire des Arts-et-Métiers. La première, en acier, a nécessité 10 chevaux 4 pour un effort de traction de 50 kilogs. L'autre, en bois, a absorbé seulement 7 ch. 6. Leur pas était 1 m. 83, leur diamètre 2 m. 44.

Les hélices étant géométriquement identiques, on peut conclure de leur essai au point que l'hélice en bois est supérieure à l'hélice métallique. Mais si leur pas, par exemple. avait différé, la même conclusion n'aurait pas pu être tirée aussi simplement.

La forme des hélices On remarquera que les hélices que nous reproduisons ici sont dissymétriques : Le bord d'attaque est courbe tandis que l'autre est rectiligne. La raison en est simple.

On sait que, sur une surface en mouvement, le centre de poussée de l'air se trouve à peu près au premier tiers de cette surface à partir du bord d'attaque.

Dans une hélice symétrique comme celle de la fig. 3, la ligne des centres de poussée se trouve en *a b* : La poussée est donc plus forte du côté du bord d'attaque, et tend à tordre l'hélice autour de la ligne médiane *x y*.

En enlevant les parties hachurées, on fait diminuer cet effet, jusqu'à ramener précisément suivant *x y* la ligne des centres de poussée *a b*.

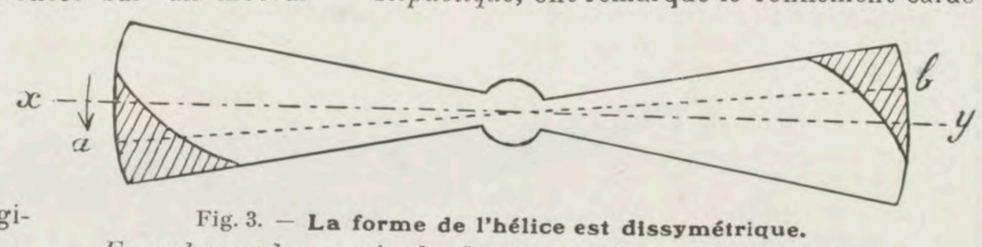


Fig. 3. — **La forme de l'hélice est dissymétrique.**
En enlevant les parties hachurées a *et* b, *on ramène la ligne des centres de poussée* a b *sur la ligne médiane* x y.

L'influence de la forme des hélices sur leur rendement est très considérable. En dehors même des considérations géométriques de mécaniques qui interviennent dans la détermination de la forme optimum, il faut que la surface reste absolument lisse et régulière : une hélice ébréchée, si peu que ce soit, voit diminuer son rendement.

L'anecdote suivante en est la preuve :

Dans un essai, l'hélice de l'appareil de Farman aspira une bougie laissée par mégarde sur le banc ; conséquence: un éclat de bois de quelques centimètres carré fut détaché.

Depuis ce petit accident, Farman, qui enlevait auparavant deux passagers, ne put plus en enlever qu'un seul avec cette hélice.

Moralité : Ne pas hésiter à faire réparer son hélice au moindre accroc subi par sa surface.

La vibration des hélices Tous ceux qui ont vu passer un de nos dirigeables, *Lebaudy*, *République*, ont remarqué le ronflement caractéristique de leurs hélices ; une hélice, mue par un moteur à explosion, dont le couple est malgré tout, irrégulier, vibre à chaque variation périodique de sa vitesse.

Ces vibrations sont telles que, dans les hélices métalliques, elles produisent un échauffement des bras qui supportent les pales.

La légende prétend même qu'on a vu rougir les bras d'une hélice en métal tournant avec de fortes vibrations.

On s'explique alors sans peine les ruptures trop fréquentes des propulseurs, et la rapidité avec laquelle les rivets des tôles prennent du jeu et sautent.

Le bois, plus élastique, se prête mieux à ces déformations. Ne fût-ce qu'à ce titre, il devrait être préféré au métal.

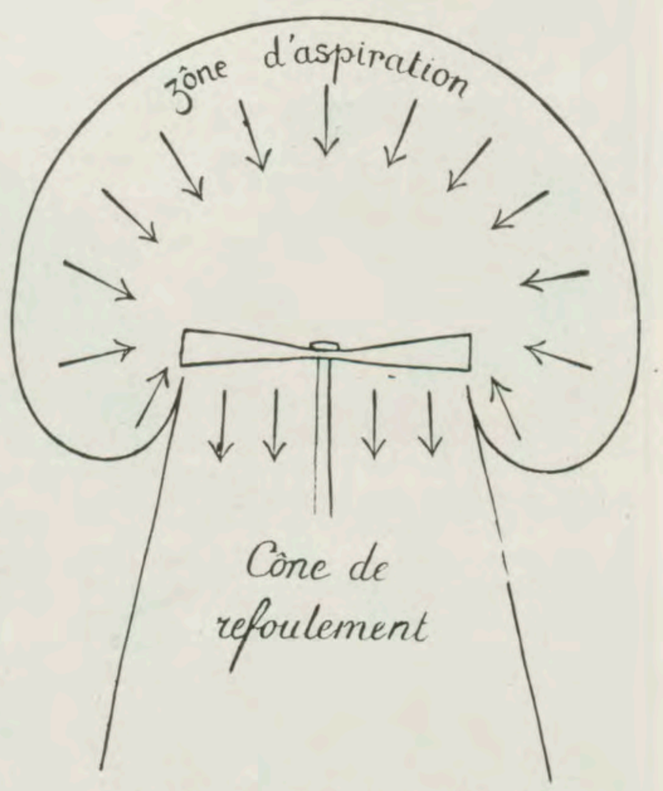


Fig. 4. — **Le bouchon de champagne.**
La tête du bouchon représente la zone d'aspiration, le corps le cône de refoulement.

Brassage de l'air par les hélices On se fait en général une idée fausse sur la façon dont l'air est brassé par une hélice en mouvement.

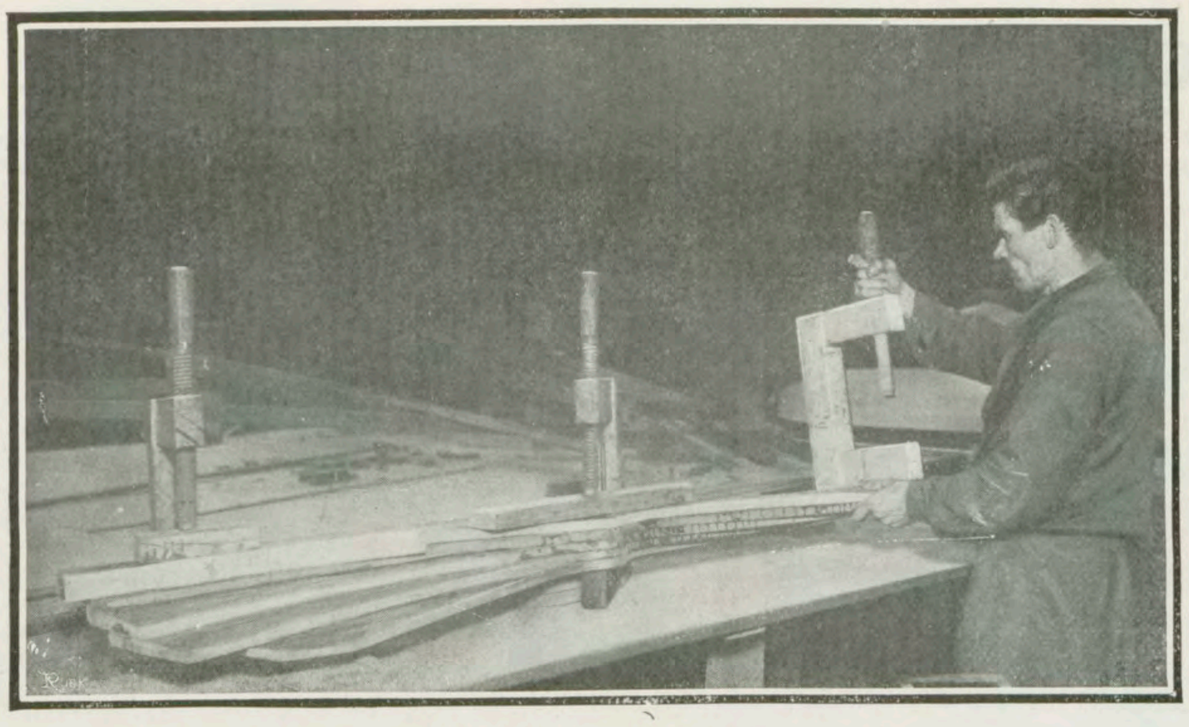
(1) Voir le n° 574.

On se figure volontiers que, dans le plan même de rotation de l'hélice, l'air, obéissant à la force centrifuge, est chassé au dehors. Il n'en est rien : il est au contraire aspiré.

L'aspiration se produit dans un angle solide bien supérieur à une demi-sphère, comme le montre la fig. 4.

Les portions d'atmosphère mises en mouvement par l'hélice affectent la forme d'un bouchon de champagne : la tête représente la zone d'aspiration, le corps du bouchon le cone de refoulement.

La forme de ce dernier dépend d'ailleurs de la forme de l'hélice. Par une courbure convenable des surfaces, on arrive à lui donner à peu près l'angle d'ouverture que l'on veut, ce qui, dans un aéroplane ne laisse pas que d'avoir son importance : on peut s'arranger à faire passer l'air refoulé par un espace libre où il ne rencontrera aucune surface dont le heurt par l'air nuirait à l'avancement de l'appareil.



Le collage des morceaux.
Il faut avoir soin d'alterner dans l'assemblage des planches la tête et les pieds.

Quand on est derrière une hélice en mouvement, on sent fort bien l'air refoulé. On sent moins au contraire l'aspiration en avant de l'hélice : cela tient à ce que, la surface interessée étant plus grande, la dépression en un point y est moindre.

Il ne faudrait pas s'y fier cependant : la force d'aspiration paraît suivre à peu près la loi de l'inverse du carré des distances. Si, à un mètre devant l'hélice, le corps n'éprouve qu'une pression insensible de 2 kilos par exemple, à 0 m. 50 cette pression sera de 8 kilos, et à 25 centimètres de 32 kilos ; on serait alors littéralement happé et on partagerait le sort, peu enviable, de ce malheureux ouvrier, auquel cet horrible accident arriva récemment.

Ne nous approchons donc pas trop près d'une hélice en mouvement : devant, nous risquons d'être aspirés, et par côté, de recevoir, avec une vitesse de 100 ou 200 mètres à la seconde, l'aile casssée du propulseur.

Les aviateurs ont raison quand ils exigent du public un large espace libre autour d'eux. La foule regimbe souvent ; elle a tort : c'est son intérêt qui est en jeu.

Hélices à deux ou quatre branches La mode est aux hélices à deux branches. Est-elle justifiée ? Ce n'est pas l'avis de M. Chauvière. D'après lui, une hélice à quatre branches serait notablement supérieure à une hélice à deux branches de surface double. Sans vouloir trancher cette question qui dépasse notre compétence, remarquons cependant que les résultats expérimentaux concordent avec l'opinion de M. Soreau sur l'action de l'air sur les surfaces allongées et multiples. Mais c'est là de la technique pure qui n'est pas à sa place ici.

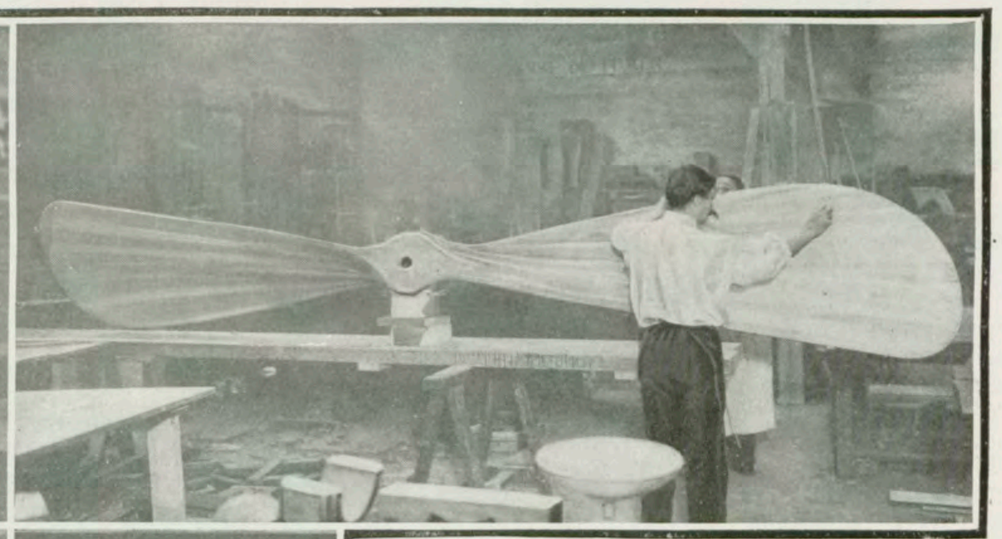
Le prix d'une hélice Veut on savoir ce que coûte une hélice ? Il y en a à tous les prix suivant le diamètre, le poids de l'appareil à entraîner, et surtout la puissance à transmettre.

Prenons les deux extrêmes du tarif :

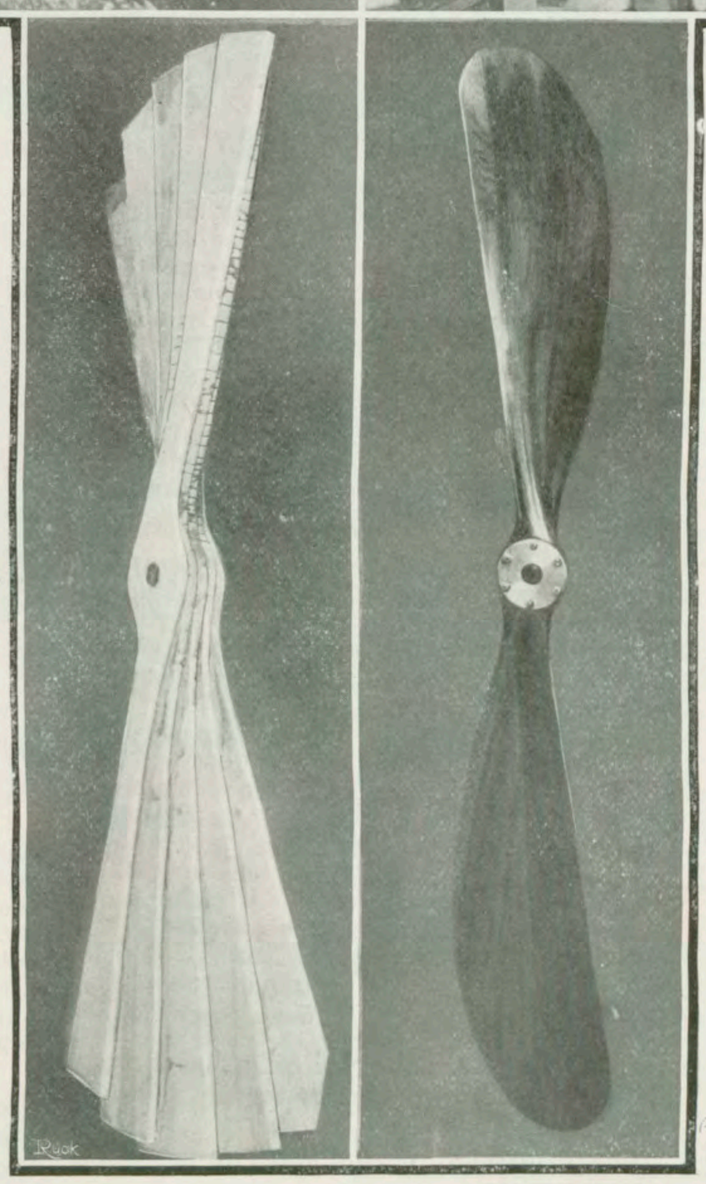
Une hélice de 3 mètres de diamètre, qui, à 500 tours, communiquerait 20 mètres de vitesse à la seconde à un aéroplane de 650 kilos, mû par un moteur de 50 chevaux, coûte 900 francs.

L'hélice de 1 mètre de diamètre tournant à 2.000 tours pour un appareil de

La mise en forme.
Le bois, dégrossi d'abord, est travaillé à la gouge jusqu'à ce que la surface présente une continuité parfaite.



Le finissage.
L'hélice est ensuite poncée avec le plus grand soin et vernie pour achever le travail. La surface vernie diminue le frottement.



L'hélice en morceaux.
L'hélice est constituée par une série de planches disposées en éventail.

L'hélice finie.
Elle paraît d'un seul morceau, une fois bien ajustée et polie.

100 à 150 kilos ne coûte que... 140 francs. Ce n'est vraiment pas cher. Qui n'a pas son hélice ?

De la vitesse des hélices Nous avons déjà expliqué comment la force centrifuge s'exerce à l'extrémité des pales de l'hélice et tend à arracher celles-ci de leur moyeu. Quelques jours après, le terrible accident du *République* venait donner une nouvelle démonstration de la puissance de cette force dont j'avais essayé de montrer la valeur d'une façon allégorique.

Or, à l'heure actuelle, la plupart des hélices d'aéroplanes servent de volant à leur moteur; de ce fait, elles doivent tourner à la vitesse de rotation de celui-ci, ce qui les oblige, en outre, à avoir un pas très court et, par suite, un assez mauvais rendement de construction. J'estime donc, avec le très compétent M. Victor Tatin, qu'il serait préférable de les démultiplier, au risque d'être obligé, par suite de cette modification, d'employer un volant indépendant. Quant à la perte due à la transmission, elle serait compensée par le gain obtenu sur le rendement. L'hélice, en outre, pourrait être munie d'un débrayage, ce qui permettrait de la rendre folle en cas d'arrêt du moteur. L'appareil pourrait alors continuer son vol en planant, alors que l'hélice embrayée s'oppose, beaucoup plus fortement qu'on ne le pense, à la marche en avant de l'appareil. Elle constitue, en somme, un frein très puissant. La chute verticale, devenue trop rapide, ne laisserait pas d'être désastreuse. C'est un point sur lequel les aviateurs n'ont peut-être pas encore porté leur attention autant qu'il conviendrait.

H. Petit.

LES ACCIDENTS D'AÉROPLANES (1)

La *Vie au Grand Air* termine son enquête auprès des maîtres de l'air — Le sport de l'aéroplane ne paraît pas plus dangereux qu'un autre

Les exigences de l'actualité nous avaient contraint à ajourner la suite de notre enquête au sujet des accidents d'aéroplanes. On se souvient que nous avions posé aux personnalités les plus compétentes de l'aviation les questions suivantes :

1° Les ascensions en aéroplane sont-elles dangereuses ?

2° Quels sont les accidents les plus à redouter ?

3° Quels sont les moyens de les éviter ?

Voici la suite des réponses qui nous sont parvenues :

L'opinion d'un précurseur

Pour M. Victor Tatin un appareil bien conçu ne doit pas chavirer :

— L'accident du capitaine Ferber n'est pas un accident d'aéroplane ; l'appareil ne volait pas, au moment de l'accident, il roulait. Un aéroplane tel que celui qu'il montait, et tel que la plupart de nos aéroplanes français, ne me paraît pas susceptible de perdre son équilibre, ni de se retourner pendant son vol. Dans un tel appareil on sera toujours à la merci d'une rupture, c'est vrai, mais il semble bien que quelques précautions assez élémentaires peuvent et doivent rendre les ruptures très rares, sinon impossibles. J'entends les ruptures des parties passives de l'appareil, car les ruptures d'une pièce du moteur ou de l'hélice, quoique arrêtant le voyage ne sauraient entraîner nécessairement une catastrophe, l'atterrissage, inévitable en pareil cas, peut, dans un appareil bien conçu, n'être jamais une chute.

Je n'ai pas la même opinion sur les accidents, encore récents, de Lefèvre et de Calderara ; dans ces cas, l'appareil américain que montaient ces malheureux, et qui m'a toujours semblé extrêmement dangereux à cause de son équilibre précaire et presque instable, cet appareil, dis-je, ne m'a jamais inspiré la moindre confiance et, pour moi, les catastrophes dont ils ont été la cause doivent se renouveler malheureusement encore ; il suffit dans un tel appareil, d'une fraction de seconde d'inattention pour qu'il soit précipité.

Les accidents paraissent donc évitables avec l'emploi d'appareils bien conçus ; mais ici, comme en automobile, comme en marine, il y aura toujours l'inéluctable fatalité.

Victor Tatin.

Pas à pas saut à saut

Le commandant Renard recommande la prudence et la méthode :

1° Les ascensions en aéroplane sont encore assez dangereuses, ce qui n'a rien d'étonnant pour un mode de locomotion aussi nouveau. Je sais qu'elles le deviennent de moins en moins. Quelques déplorables que soient les accidents récents et notamment la mort du capitaine Ferber, il faut remarquer que depuis qu'il y a des aéroplanes à moteur, il n'y a eu en tout que trois accidents mortels, ce qui n'est pas une proportion énorme.

2° En dehors des vices de construction contre lesquels il est relativement facile de se prémunir, la cause la plus fréquente des accidents, sinon la seule, sera l'instabilité longitudinale ou transversale, faisant disparaître momentanément la force sustentatrice et provoquant la chute de l'appareil.

3° Pour éviter le retour de ces accidents, les moyens suivants sont à employer, à mon avis :

a) Se servir de préférence d'appareils à stabilité longitudinale automatique, à l'exclusion de ceux qui, comme les Wright ne doivent leur stabilité longitudinale qu'à l'intervention continuelle du pilote.

b) Naviguer normalement à grande distance du sol ; j'estime que la hauteur normale à laquelle se tiendront les aéroplanes de l'avenir, sera voisine de 500 mètres. Cette altitude élevée présente un double avantage : le premier, c'est que le vent est moins irrégulier là-haut que dans le voisinage de la terre, et que, par suite, l'équilibre est plus facile à maintenir ; le second, c'est que si cet équilibre vient à être perdu, on aura généralement le temps de le rétablir avant de heurter le sol.

c) Avant de prendre place à bord d'un aéroplane, les apprentis aviateurs devraient posséder à fond la pratique de la bicyclette, de la conduite des automobiles et du pilotage des ballons libres. Cette triple formation leur donnera le tact nécessaire pour la manœuvre des volants et des leviers ; elle les familiarisera avec la sensation de la vitesse et l'habitude des décisions promptes ; enfin, elle leur permettra de se trouver à l'aise à une altitude quelconque.

d) L'apprentissage des aviateurs devra se faire avec une sage progression. Ils devront commencer par se servir des aéroplanes reconnus les plus stables et les plus faciles à conduire, en opérant d'abord sur des terrains préparés pour rendre les chutes moins dangereuses. Suivant le conseil du regretté capitaine Ferber, ils devront procéder « pas à pas, saut à saut, vol à vol. »

Paul Renard.

C'est aussi l'avis de M. Gasnier, l'aéronaute bien connu :

1° Théoriquement l'aviation n'est pas beaucoup plus dangereuse qu'un autre sport, et le danger viendra beaucoup de l'endroit où l'on fera de l'aéroplane, et de l'éducation aéronautique antérieure de ceux qui pratiqueront ce sport.

2° L'aéroplane peut se comparer au bateau à voile sous plusieurs rapports, et de même qu'on ne peut naviguer auprès des rochers sans craindre une lame de fond, même par un temps calme, de même il y a des endroits (vallonnements de terrains, arbres, maisons) auprès desquels on ne pourra jamais voler sans craindre, même par un vent modéré, le remous inévitable qui vous jette brutalement à terre.

3° Il faut donc faire des essais d'aéroplanes sur des terrains sans obstacles (afin de ne pas avoir de stupides accidents d'atterrissages) et très découverts, car le vent n'est pas dangereux, c'est le remous, l'invisible vague aérienne qui déferle sur l'obstacle. Enfin, les constructeurs devront songer à protéger un peu plus le pilote contre les pièces de l'appareil qui peuvent le blesser dans un mauvais atterrissage.

R. René Gasnier.

Ce que disent deux recordmen

M. Sommer ne redoute que les vols en rase campagne :

— Je ne crois pas les ascensions en aéroplane bien dangereuses, si elles sont faites au-dessus d'un terrain propice à un bon atterrissage. Avec un appareil bien construit, un aviateur expérimenté ne devrait presque craindre que les obstacles.

C'est pourquoi j'estime que les vols effectués au-dessus des champs d'expériences, tels que le camp de Châlons sont moins dangereux qu'on pourrait le supposer et j'espère que l'avenir le prouvera ; par contre, je crois que nous courons de gros risques en volant en pleine campagne et au-dessus des champs qui nous sont donnés dans certains meetings. Nos moteurs ne sont pas encore assez sûrs pour tenter en toute sécurité de pareilles épreuves.

Roger Sommer.

Et cependant, c'est lui qui n'hésita pas à aller évoluer au-dessus du terrain de revue de Nancy!

Le recordman de la hauteur est aussi très optimiste :

— Méfiez-vous ! après avoir demandé tous les avis, même les plus autorisés, vous ne saurez pas plus après qu'avant, jusqu'à quel point l'aéroplane est dangereux. Je lis les premières réponses, les unes très sages, d'autres un peu optimistes, d'autres pas trop pessimistes !

A mon humble avis, au sens large du mot, l'aéroplane n'est pas plus dangereux que l'auto.

Le seul point paraissant effrayant pour le public, c'est le risque d'arrêt du moteur en l'air ! Eh bien, dans ce cas, à condition de faire immédiatement la manœuvre voulue, l'appareil, s'il est bien établi s'entend, doit descendre normalement en planant, suivant l'expression consacrée, sans autre risque que celui de ne pas pouvoir choisir son terrain d'atterrissage en dehors d'une certaine limite.

Le seul réel danger, à la merci duquel on ne peut pas échapper, est la rupture d'un organe essentiel, équilibreur, direction, qui correspond à celui que nous courons dans une automobile dont la direction ou les freins peuvent nous manquer au mauvais moment.

En dehors de cela il ne faut naturellement pas tenter le ciel par un vent de rafales, comme il ne faut pas, en auto, se risquer dans un chemin de montagne glissant, inconnu, trop étroit où un dérapage peut être fatal !

Je suis donc convaincu que l'aéroplane est un merveilleux outil de sport, follement dangereux pour les inconscients, mais si obéissant et si sûr dans les mains d'un homme sage. Puissions-nous toujours rester sages ?

Henry Rougier.

Oui ! dit Delagrange Non ! dit Blériot

J'ai gardé pour la fin l'avis de deux des plus éminents aviateurs qui sont, en apparence, contradictoires :

Celui de Delagrange :

1° Oui. Parce qu'on est pas encore sûr de la solidité des matériaux employés.

2° Une pièce importante peut casser, une commande de gouvernail de profondeur, par exemple. comme pour ce pauvre Lefebvre, alors c'est la chute rapide, l'appareil retourné.

Un arrêt du moteur ne peut être dangereuse que si on se trouve sur un endroit où il est impossible d'atterrir (bois, maisons, barrières, etc.).

3° On évitera beaucoup d'accidents quand on aura supprimé totalement les fils ou les cables des aéroplanes. Les autres pièces cassent rarement, sauf l'hélice toutefois qui a toujours été mon cauchemar. J'en ai eu plusieurs qui se sont cassées, soit en roulant à terre au début (appareil biplan coupé en deux), soit en plein vol, comme à Reims.

C'était une hélice faite d'un seul morceau — en bois — et faite par un nouveau fabricant qui m'avait demandé de l'essayer. Cette hélice a éclaté tel un bouquet de feu d'artifice alors que j'étais à 15 mètres environ. J'ai pu atterrir sans mal, quoique un peu brutalement.

Delagrange.

Et celui de Blériot :

1° Nullement. La preuve m'est faite par les vols si nombreux qui sont exécutés chaque jour.

2° Les accidents les plus à redouter sont ceux résultant d'une chute brusque sur l'avant de l'appareil, et pour les appareils ayant le moteur et l'hélice derrière le pilote.

Dans les monoplans au contraire, le pilote est absolument protégé. Je peux me citer comme témoin puisque, depuis de longues années de tentatives, j'ai fait de nombreuses chutes, jamais suivies de dommage pour ma personne.

L. Blériot.

Le héros de la Traversée de la Manche oublia d'ajouter qu'outre son habileté de conducteur, il possède également une chance peu commune, qualités qui sont à titre égal indispensables à l'aviateur.

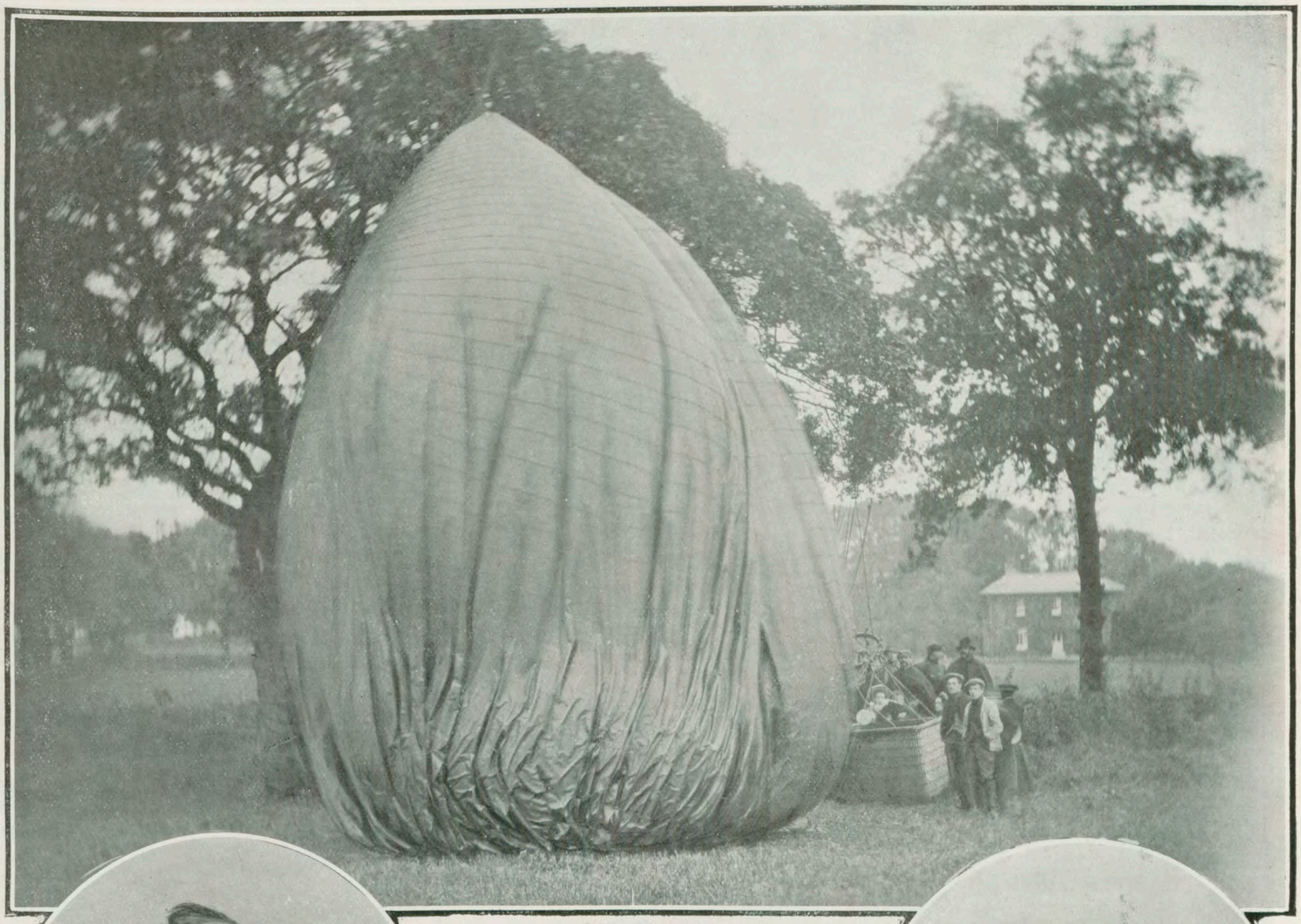
Telle pourra être la conclusion de notre enquête.

F.-A. Wheel.

(1) Voir le n° 577.

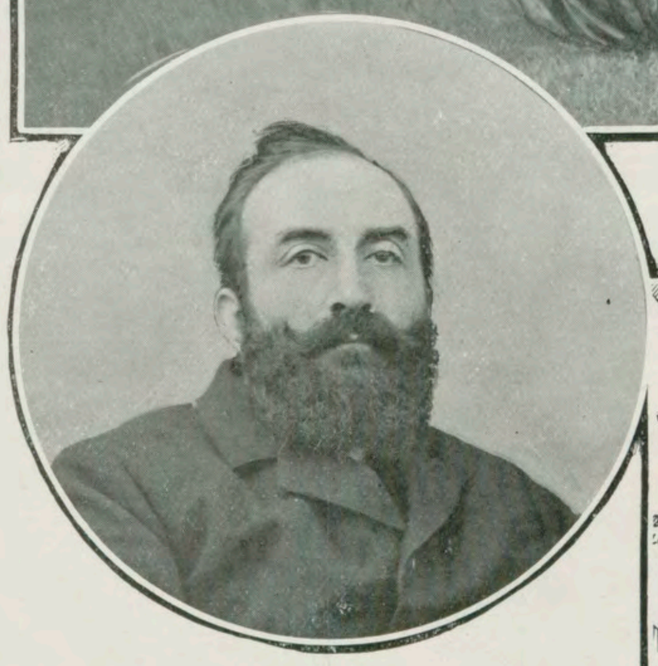
PAR-DESSUS LA MER DU NORD

Une audacieuse aéronaute, Mlle Marvingt, vient de se rendre en sphérique de Nancy en Angleterre



L'atterrissage.

Il fut des plus périlleux. La courageuse aéronaute fut projetée hors de la nacelle.

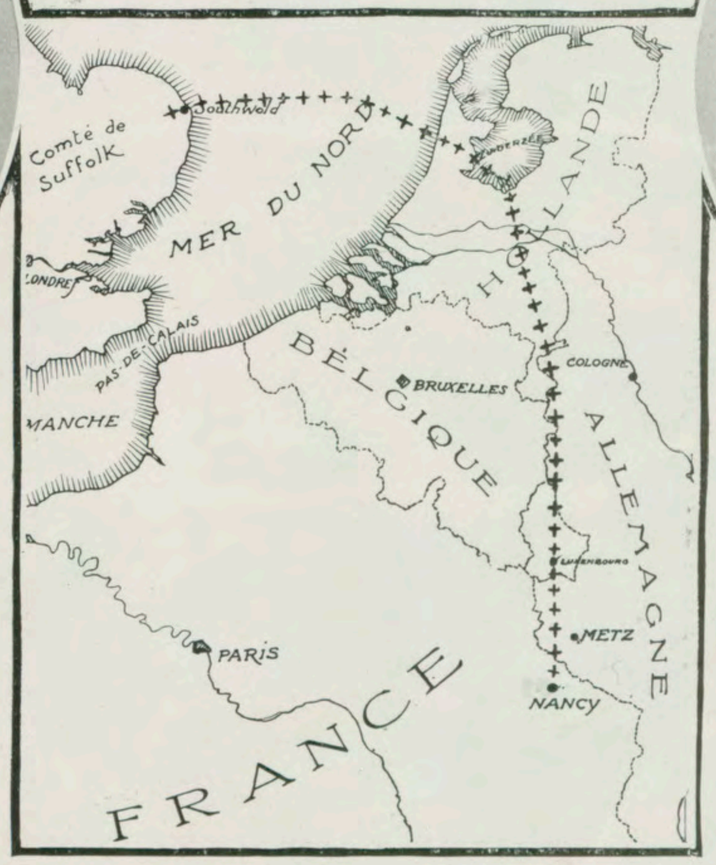


M. Garn'er.

Le compagnon de voyage de Mlle Marvingt, dans son aventureuse équipée.

UNE aéronaute, Mlle Marvingt, très connue des lecteurs de la *Vie au Grand Air*, vient d'accomplir une prouesse peu ordinaire, dangereuse et plus qu'osée. Partie de Nancy en sphérique avec un compagnon de voyage, elle a atterri le lendemain matin en Angleterre.

Le vent, on s'en souvient, la semaine dernière soufflait en tempête. Mlle Marvingt et M. Garnier partirent de Nancy à 11 heures du matin, emportés par un fort vent du sud. Ils passèrent au-dessus de Metz, du Luxembourg et de la Hollande. Ils atteignaient les bords du Zuyderzée, quand le vent changea de direction, et tourna au sud-ouest. Avec une audace



De Nancy en Angleterre.

Cette carte montre le chemin suivi par les aéronautes qui avaient une chance sur mille de ne pas tomber en pleine mer.

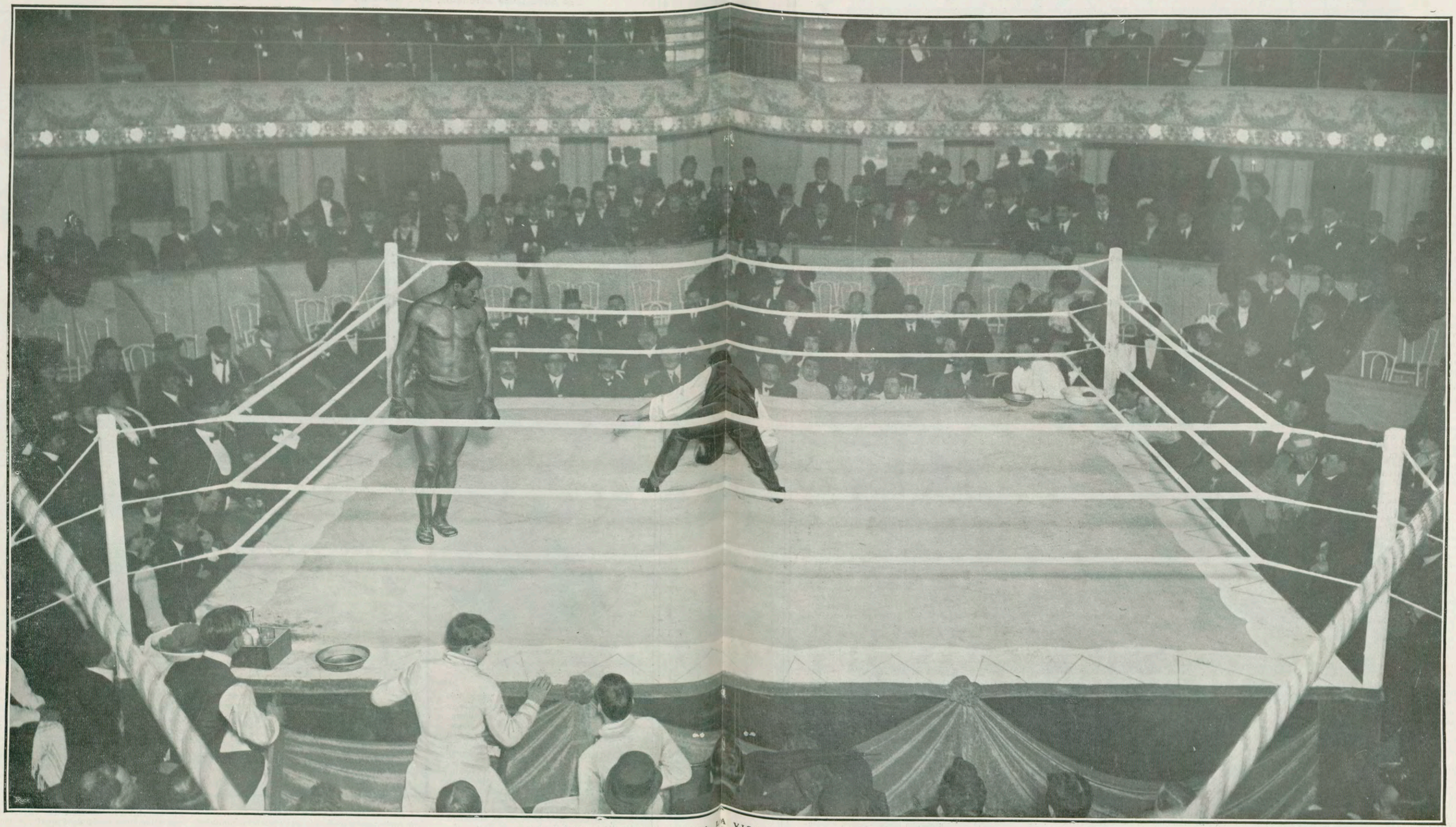
Mlle Marvingt.

Une sportswoman émérite qui pratiqua successivement tous les sports.

imprudente, les deux voyageurs décidèrent de continuer pendant la nuit et de tenter la traversée de la Mer du Nord. Après un périlleux voyage, pendant lequel la nacelle resta presque au rasdes vagues, ils gagnèrent la côte d'Angleterre près de Southwold, dans le comté de Suffolk. à une heure et demie du matin, au milieu d'une violente tempête. A l'atterrissage Mlle Marvingt fut projetée très loin de la nacelle ; le ballon rebondit emportant le second voyageur à 3 kilomètres plus loin et s'arrêta finalement dans un bouquet d'arbres où M. Garnier parvint à le dégonfler. Le voyage de 720 kilomètres avait duré quatorze heures et demie. Les deux voyageurs trouvèrent l'hospitalité dans un cottage voisin.

La Vie au Grand Air

JOE JEANNETTE ENDORT KUBIAK AU DIXIÈME ROUND



LE KNOCK-OUT QUI DONNA LA VICTOIRE A JOE JEANNETTE

Samedi dernier, le match qui mettait aux prises Joe Jeannette et Kubiak fut un des plus passionnants auxquels il nous ait été donné d'assister. Non pas qu'il y ait eu doute le moins du monde sur l'issue du combat — Kubiak, mal remis des fatigues du voyage, est en ce moment à court de forme — mais l'incroyable courage dont fit preuve le Polonais au cours des dix rounds fut vraiment admirable. Quant à Jeannette, c'est toujours le merveilleux pugiliste que nous avons connu. Il a peut-être même encore progressé et frappe en tous les cas plus fort. Il a infligé au courageux Kubiak une terrible punition et, au dixième round, ce dernier s'abattait comme une masse, frappé d'un violent hook au plexus solaire qui l'endormit pour plus de 30 secondes. Il reprenait enfin ses sens et rendait la valeur de deux ou trois verres d'un liquide sanguinolent, sous les yeux inquiets du brave Jeannette qui ne cessait de demander : « Est-ce grave, est-ce grave ? »

Les Victoires rapides sont-elles concluantes ?

En boxe, il arrive souvent qu'un combattant mette son adversaire knock-out du premier coup de poing. Ces victoires peuvent-elles être considérées comme décisives ? Les champions qui ont l'habitude de terminer rapidement les combats

JADIS, lorsque les boxeurs combattaient aux poings nus, sur le gazon, s'il arrivait qu'un homme mît son adversaire knock-out à l'aide d'un seul coup de poing ou pendant le premier round, cette victoire n'était pas concluante et ne constituait pas auprès des connaisseurs une preuve de supériorité incontestable. Les deux rivaux étaient matchés à nouveau. Si le triomphateur du précédent combat remportait un second succès, il était bien considéré comme le meilleur homme. Mais, en définitive, on procédait à deux manches et une belle s'il y avait lieu. Cette méthode était beaucoup plus juste que celle qui consiste actuellement à discerner la valeur d'un boxeur au temps qu'il met à knock-outer ses antagonistes. Un coup de chance peut favoriser le moins bon et le meilleur en est victime et se trouve déchu... Cette façon de voir est parfaitement injuste et antisportive. Je sais bien que neuf fois sur dix l'homme supérieur ne sera pas mis hors de combat. Mais il suffit de se placer dans le dixième cas. Mieux vaut se tromper dans l'excès de confiance qu'on accorde à un vaincu, que dans la réputation établie sur un coup heureux que son auteur serait incapable de renouveler.

Nons avons le tort aujourd'hui d'admirer avec autant de ferveur le knock-out qui se produit dans le premier round, que celui qui n'est obtenu qu'au cinquantième. C'est en montrant cette intransigeance qu'il nous arrivera de célébrer la victoire d'un pugiliste qui aura été favorisé par la chance alors que le malheureux vaincu sera certainement supérieur.

Vœ Victis ! De même aussi, nous commettons la sottise de considérer l'homme battu comme complètement déchu. La boxe est le seul sport d'ailleurs où une défaite suffit à faire disparaître la gloire d'un record majestueux. En cyclisme, en course à pied, en aviron, en lutte, etc., nous avons appris à permettre à tout champion de faire appel d'un échec. Pourquoi n'en serait-il pas de même dans l'art du self-defence ? Pourquoi ne pouvons-nous pas admettre qu'un homme n'était pas bien entraîné, que l'influence du climat, du milieu, a pu lui être néfaste, qu'il ne se trouvait pas physiquement ou moralement en bonnes conditions ? Jack Johnson a battu Tommy Burns, vive Jack Johnson ! Et Tommy Burns est bon à jeter aux chiens ! Moi-même, je le confesse et m'en excuse, je me suis laissé aller à un élan d'admiration pour Jack Johnson. Et pourtant, dans une revanche, la face des choses n'aurait-elle pas été changée ? Voyez le premier match Joë Jeannette-Sam Mac Vea ; voyez le second. Dans celui-là, Sam Mac Vea avait nettement pris l'avantage ; dans celui-ci, au quarante-neuvième round, il fut obligé de s'incliner et d'abandonner. Mais, en boxe, le public est toujours disposé à voir du « chiqué » dans toutes les rencontres, alors que c'est le sport où il est le plus aisé de se rendre compte de la sincérité des deux hommes. Une revanche est cataloguée, dès qu'elle est annoncée : ce sera du sport truqué. Cette affirmation permet aux incompétents, qui sont la majorité, d'avoir l'air de s'y connaître. Mais alors pourquoi ces mêmes personnes ajoutent-elles foi aux rencontres dominicales Darragon-Parent ou Poulain-Dupré ? Si elles étaient logiques avec elles-mêmes, elles ne devraient pas avoir plus de confiance dans les revanches du ciment que dans celles du ring.

La revanche est le seul moyen qui permet à un homme de se ressaisir, ou à son adversaire de s'affirmer une seconde fois. Elle est l'âme même du sport. Elle constitue un moyen d'appel qui justifie au contraire la réputation de loyauté et de souveraine justice. Supprimez-la et vous tuerez le sport. Laissez-la donc survivre, désirez-la au besoin et ne protestez plus. Mais comme il est aussi mauvais de pécher par excès d'un côté que de l'autre, que les impresarii n'en abusent pas. L'homme battu deux fois de suite doit être considéré comme inférieur, à moins de circonstances imprévues. Si la revanche a permis au battu du premier match de se venger de son précédent échec, une belle s'impose. Elle se disputera et ce sera fini. La cause aura été entendue.

Les coups heureux. Mais revenons aux victoires acquises à l'aide du premier coup de poing. Règle générale : le meilleur homme se laissera rarement toucher, mais des exceptions dont nous allons donner un exemple, suffiront à nous rendre plus circonspects.

La première fois que Tom Sharkey et Gus Ruhlin se rencontrèrent, le 29 juin 1898, Tom Sharkey porta un terrible coup de poing à son adversaire qui n'avait même pas eu le temps de se mettre en garde. Ce coup envoya aussitôt Gus Ruhlin dans le pays des rêves, à la stupéfaction des spectateurs qui espéraient un plus long combat et qui trouvaient avoir payé bien cher pour voir un unique punch.

Gus Ruhlin resta très longtemps évanoui. Malgré les soins dont on l'entourait au vestiaire, il ne revenait pas à lui. Finalement, son manager lui montra sa part de la bourse.

— Voilà votre morceau du gâteau, lui dit-il,

Alors le vaincu ouvrit les yeux et empoigna l'argent. Puis, éclatant de rire :

— Vous voyez cela. Eh bien ! c'est ce que j'ai le plus facilement gagné de ma vie.

Ce coup de poing prouvait-il que Sharkey était supérieur à Gus Ruhlin ? Non, puisqu'ils furent matchés à nouveau le 26 juin 1900 et le 25 juin 1902 et que les deux fois, Thomas J. Sharkey fut battu, la première fois au quinzième round, la seconde au onzième. Et dans les deux combats. du commencement à la fin, que ce soit à Coney Island ou au National Sporting Club de Londres, Gus Ruhlin se montra supérieur à tous les points de vue.

Vous voyez, par conséquent, que celui qui s'en serait tenu au premier match aurait commis la plus infâme injustice sportive qui se puisse constater.

Les Maîtres du knock-out. A l'heure actuelle, Stanley Ketchel est le plus merveilleux combattant dont la spécialité soit de finir les matches en un ou deux coups de poings. Avant de devenir célèbre, il avait mis environ cinquante adversaires hors de combat d'un seul coup. Le match le plus long avait duré deux rounds. Depuis que son nom figure sur les annuaires, c'est-à-dire depuis le 2 mai 1903, il a envoyé dormir 41 boxeurs : 8 en un round ; 2 en deux rounds, 6 en trois rounds, 4 en quatre rounds, etc... Son plus long combat a atteint 32 rounds au bout desquels Ketchel étendit à terre Joë Thomas. Ce résultat prouve qu'il est aussi bon dans les matches de longue durée. Mais si l'on fait une moyenne en se basant sur le résultat de toutes ses rencontres, on arrive au résultat de deux reprises et demie par combat. N'oubliez pas que Stanley Ketchel a 22 ans depuis le 14 septembre.

Son rival Billy Papke est, lui aussi, un maître du knock-out. Il a un terrible coup auquel il est impossible de résister quand il l'applique au bon endroit. Vingt boxeurs sur trente-cinq qu'il a rencontrés en ont été victimes : cinq au premier round, trois au second, cinq au troisième, quatre au quatrième, un au sixième, un au septième et un au douzième. Ce dernier n'était autre que Stanley Ketchel. Les deux antagonistes se sont rencontrés quatre fois : la première, Ketchel triomphe aux points, la seconde il est mis knock-out au dixième round, la troisième, il met Papke knock-out au onzième round, enfin, la quatrième fois, il se brise la main au septième round et malgré cela est déclaré vainqueur aux points à la vingtième reprise. Encore un cas qui prouve que la revanche est une excellente formule, mais qu'il n'en faut point abuser. Billy Papke n'ayant triomphé qu'une fois sur quatre, la dernière rencontre était inutile, le résultat des trois premières donnant une victoire aux points et une par knock-out à Stanley Ketchel contre une par knock-out à Billy Papke. Et on parle encore d'un nouveau match.

Une autre virtuose du knock-out est le petit Packie Mac Farland. Il n'a pas vingt et un ans. Il a mis 35 adversaires knock-out sur 51. L'étude de ces résultats est assez suggestive : 1 homme hors de combat à la première reprise, 9 à la seconde, 7 à la troisième, 10 à la quatrième, 3 à la cinquième, etc...

Mais le maître du knock-out fut incontestablement Robert Fitzsimmons. Il préparait tout ses combats à l'avance et n'essayait jamais que les coups susceptibles de lui rapporter renommée et fortune. Il savait que le point faible de Jim Corbett était l'estomac. Il inventa le shift-punch ou solar plexus, dont il parlera lui-même dans ses mémoires que la *Vie au Grand Air* publiera incessamment. Fitzsimmons était un boxeur très rusé et employait tous les artifices pour placer le coup décisif.

Terry Mac Govern, également, remporta de nombreuses victoires en quelques coups de poings, jusqu'au jour où Young Corbett lui montra à ses dépens qu'il était au moins aussi bon que lui dans cet art. Jack Mac Auliffe, le seul poids léger qui ait eu l'intelligence de se retirer sans avoir été battu une seule fois de sa vie, fit une hécatombe de boxeurs en un, deux et trois rounds.

Rappelons les combats les plus courts connus : Dal Hawkins mit knock-out Martin Flakerty en quatre secondes à Carson City, le 17 mars 1907. Butting Nelson abattit William Rossler, en trois secondes, le 5 avril 1902, à Harvey. Le referee, Malachy Hogan, qui arbitrait ces deux combats, assura que le knock-out de Nelson avait été un peu plus rapidement obtenu que celui de Dal Hawkins. Le premier match Gus Ruhlin-Tom Sharkey n'a pas dû dépasser ce temps. Le plus rapide championnat du monde fut celui qui mit Terry Mac Govern et Pedlar Palmer aux prises à Tuckahoe, le 12 septembre 1899. Mac Govern triompha en moins d'une minute.

Le bon arbitre. Il est certain que les temps ne sont pas toujours pris d'une façon indiscutable dans les combats, en Amérique, surtout lorsqu'un homme est à terre. Les dix secondes durent souvent plus de quinze à seize. On raconte à ce propos l'anecdote suivante pour montrer le chronométrage élastique d'un arbitre bienveillant.

L'histoire se passait lors du match Peter Maher-Mike Morrissey. Celui-ci était à terre et Charley White, le referee, comptait ainsi :

— Une, deux, debout ! Trois, levez-vous, êtes-vous mort ? Quatre, allons, Mike, vous n'allez pas vous laisser battre ainsi ! Cinq, regardez donc le public qui vous siffle, vous devriez avoir honte ! Six, vraiment vous n'avez aucun amour-propre, vous êtes décevant ! Sept, est-ce que vous allez rester couché là toute la nuit, Mike ? Etre un homme et ne pas se lever ! Huit, vous vous couvrez de honte, allez, levez-vous et continuez à combattre ! Neuf, voilà votre dernière chance, voulez-vous vous relever ?

— Vous devez comprendre que je ne veux pas, vous m'ennuyez à la fin, se contente de grommeler Morrissey, qui se soulève à demi, et retombe aussitôt après, sous les rires de la foule.

— C'est bien, Mike, répond White plein de de dégoût. Dix ! vous êtes battu. Au revoir !

Les dix secondes en avaient duré trente-huit, affirment des témoins dignes de foi.

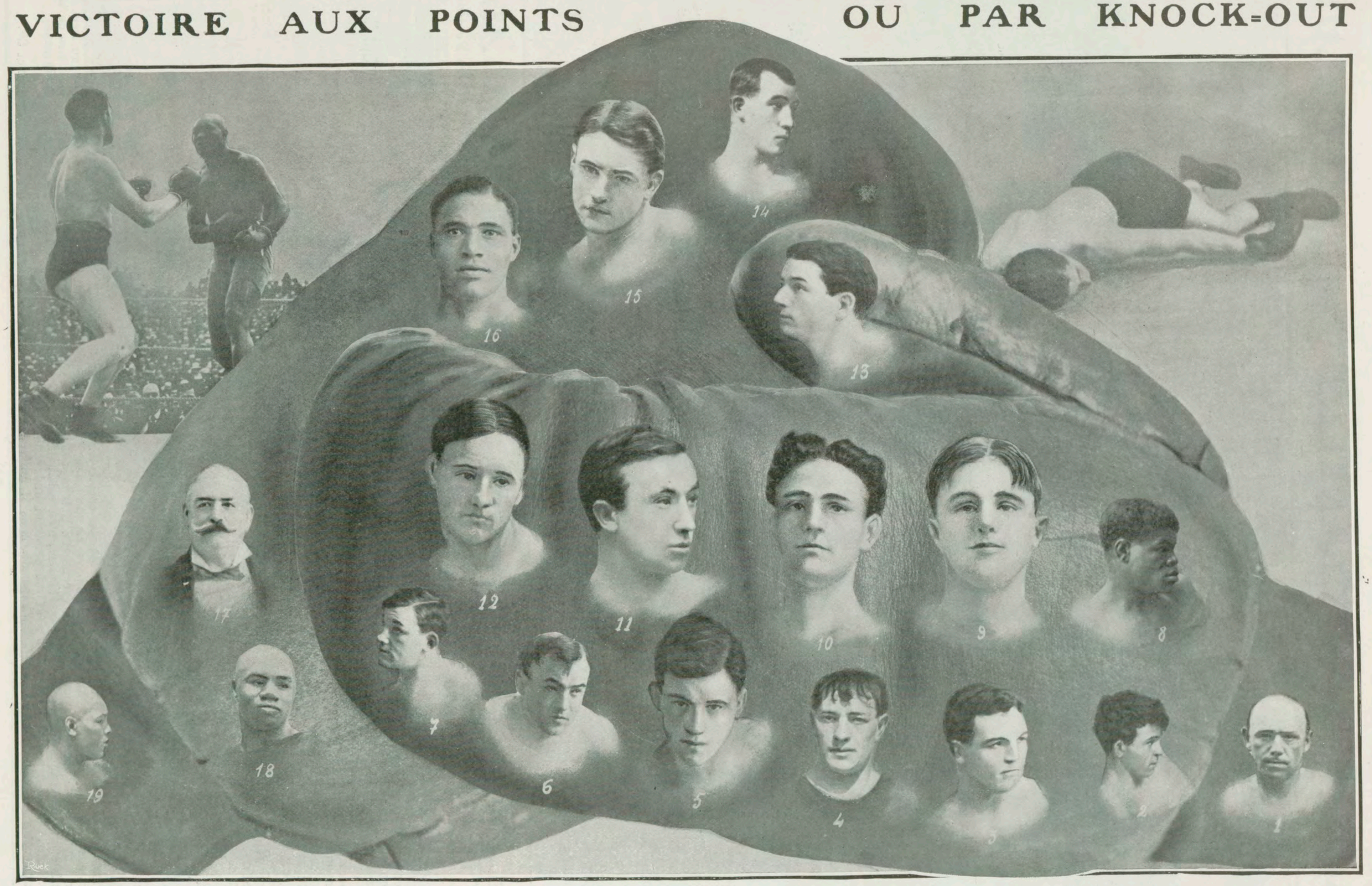
JACQUES MORTANE.

LES MÉMOIRES DE FITZSIMMONS.

Prochainement, la *Vie au Grand Air* commencera la publication des « Mémoires de Fitzsimmons », traduits et adaptés par Jacques Mortane. Fitzsimmons est certainement l'homme le plus qualifié pour donner une histoire du ring. Sa longue carrière, son double titre de champion du monde des poids moyens et des poids lourds sont une sûre garantie du succès de ce récit.

La Vie au Grand Air

VICTOIRE AUX POINTS OU PAR KNOCK-OUT



Les champions qui ont remporté le plus de victoires par knock-out : 1. Fitzsimmons. — 2. B. Nelson. — 3. Jeffries. — 4. Ketchel. — 5. Mac Farland. — 6. Burns. — 7. W. Lewis. — 8. Sam Mac Vea. — 9. B. Papke. — 10. J. Driscoll. — 11. J. Coulon. — 12 O. Moran. — 13. Kid Mac Coy. — Ceux qui ont surtout triomphé aux points : 14. T. Sharkey. — 15. Young Corbett. — 16. J. Jeannette. — 17. J. Sullivan. — 18. S. Langford. — 19. J. Johnson. — En haut, à droite : une victime du knock-out. — A gauche : le combat Jack Johnson-Tommy Burns terminé aux points, par suite de l'intervention de la police. Dans les deux catégories figurent des champions renommés, aussi peut-on dire que le knock-out n'est pas l'unique apanage des meilleurs.

RACING contre LLANELLY FOOTBALL-CLUB

UNE TOUCHE ET UNE MÊLÉE DU MATCH INTERNATIONAL

Il serait osé de dire que ce premier match international fut palpitant d'intérêt. Les vagues Gallois, exportés par l'Angleterre, fournirent un jeu des plus ternes, et certes, on avait peine à se figurer que c'était là, comme disaient les communiqués « une des équipes de premier plan du pays de Galles à peine effacée par les équipes de Swansea et de Cardiff ». Le Racing, par contre, un peu moins mauvais que dans les deux derniers matches, réussit une défense honorable et ne succomba que de 13 points à 3.

Les Galas Sportifs de la *Vie au Grand Air*

Le premier Gala Sportif de la *Vie au Grand Air*, donné le dimanche 14 novembre à 9 heures, au Théâtre Femina, sera consacré à la boxe : Causerie de Victor Breyer, exhibitions par les plus grands champions américains

De tous côtés nous avons reçu des réponses au concours que nous avons ouvert. Nous procédons, à mesure qu'elles nous arrivent, au dépouillement des lettres des lecteurs de la *Vie au Grand Air* et de l'*Auto* nous adressant des idées de spectacles.

Rappelons que ce concours est ouvert jusqu'au premier janvier, mais que, contrairement à l'Evangile, ce ne sont pas les derniers qui seront les premiers. La date du 1er janvier n'indique pas nécessairement que nous recevrons des réponses jusqu'à ce jour. Il est bien évident que si nos lecteurs ont été assez avisés pour nous envoyer d'ici là un nombre suffisant de réponses intéressantes, si notre programme de la saison 1909-1910 est complet auparavant, nous nous réservons le droit de clore le concours quelques jours ou même quelques semaines plus tôt. Le tout dépend de la sagacité de nos lecteurs.

Si nous avons pris cette décision, c'est afin de permettre aux lauréats de profiter de presque tous les galas de la saison. Vous vous souvenez en effet que le prix attribué aux auteurs des réponses jugées intéressantes consiste en une place de fauteuil pour les galas sportifs et un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*.

Donc, dans votre propre intérêt, pressez-vous, hâtez-vous de nous répondre et tâchez de nous donner les idées les plus curieuses. Nous voulons en effet que nos douze galas constituent un spectacle absolument inédit.

Adresser les réponses à notre collaborateur Jacques Mortane, secrétaire des Galas Sportifs, 90, avenue des Champs-Elysées.

Notre première représentation sera consacrée au sport le plus à la mode à l'heure actuelle, à celui qui intéresse donc tous les sportsmen connaisseurs et profanes, à la Boxe.

C'est le dimanche 14 novembre, à 9 heures du soir, que sera inaugurée par cette réunion sensationnelle, la série des douze galas sportifs de la *Vie au Grand Air*.

C'est un fait reconnu par la presse américaine elle-même : Paris est le paradis terrestre du « noble art ». Et dire qu'il y a cinq ans on ignorait tout de la boxe en France.

Mais il est un autre fait, c'est que ce sport n'est pas encore très bien connu dans notre pays. Le spectateur s'intéresse toujours aux combats, il n'en comprend pas toutes les finesses, n'en saisit pas toutes les règles.

C'est pourquoi une causerie sur la boxe s'imposait. Mais il fallait la confier à une compétence reconnue du pugilisme. Nous nous sommes adressé à M. Victor Breyer, notre collaborateur, président de la Société de la Propagation de la Boxe Anglaise en France. Nous ne pouvions faire meilleur choix et nous avons d'autant moins de mérite que son nom nous a été indiqué par la majorité de nos correspondants qui réclamaient un gala sur la boxe.

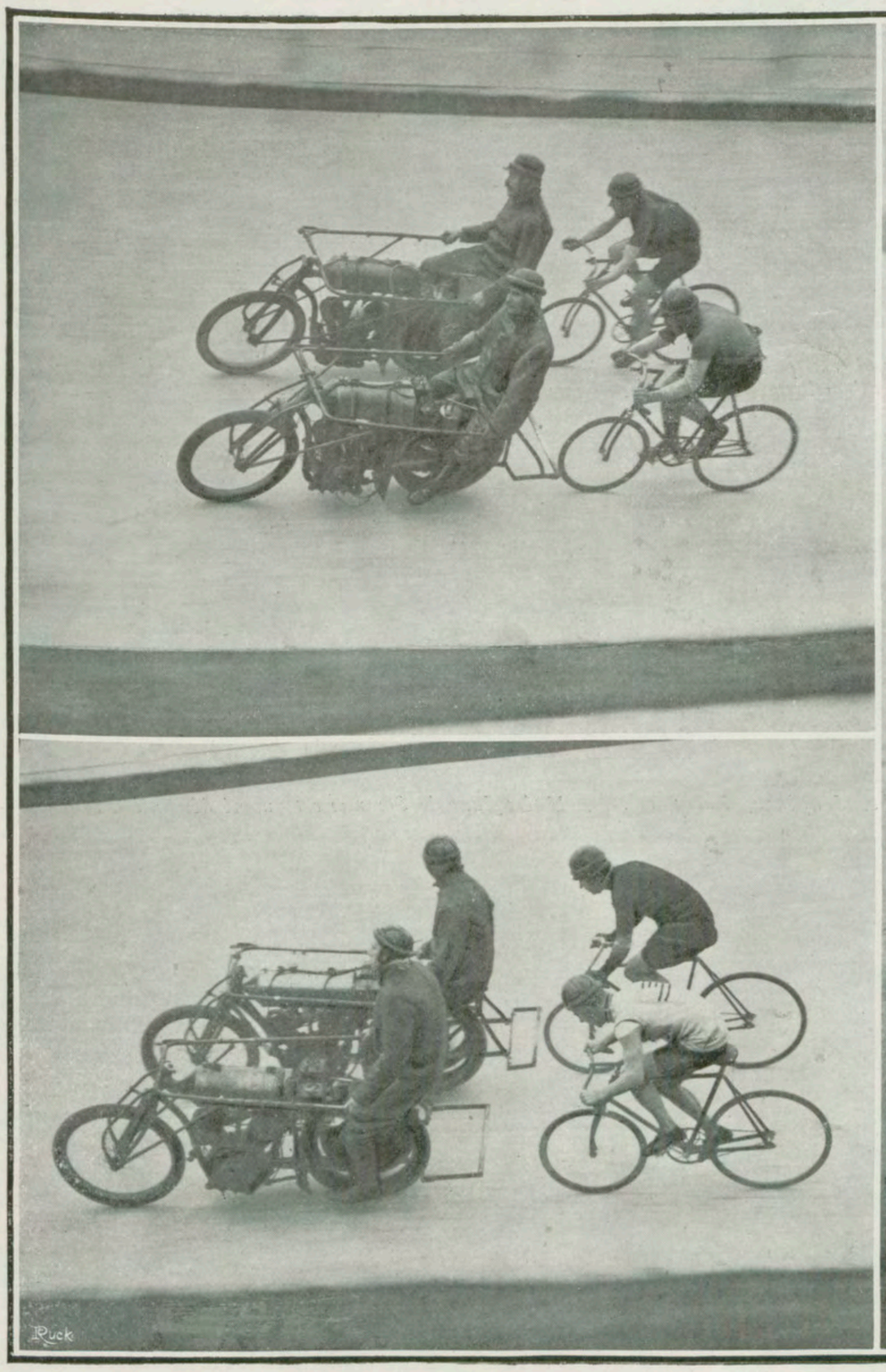
Victor Breyer fera une causerie pleine d'enseignements, émaillée d'anecdotes inédites qui saura intéresser tous les spectateurs, les néophytes comme les compétences.

Mais ce ne sera pas tout. Disons d'ores et déjà que des exhibitions, des exercices au punching-ball et des démonstrations seront accomplis par les principaux champions américains actuellement à Paris. Parmi eux, citons Willie Lewis, Joë Jeannette, Jim Stewart. Et ce n'est pas tout.

Le prix des places a été fixé ainsi : fauteuils, 3 francs ; loges (la place), 4 francs ; promenoir, 2 francs. Abonnement pour les 12 galas : le fauteuil : 30 francs au lieu de 36 ; loges (la place) 40 francs au lieu de 48. On retient ses places dès maintenant au Théâtre Femina.

PIERRE LAFITTE et Cie.

LA DERNIÈRE DU PARC DES PRINCES

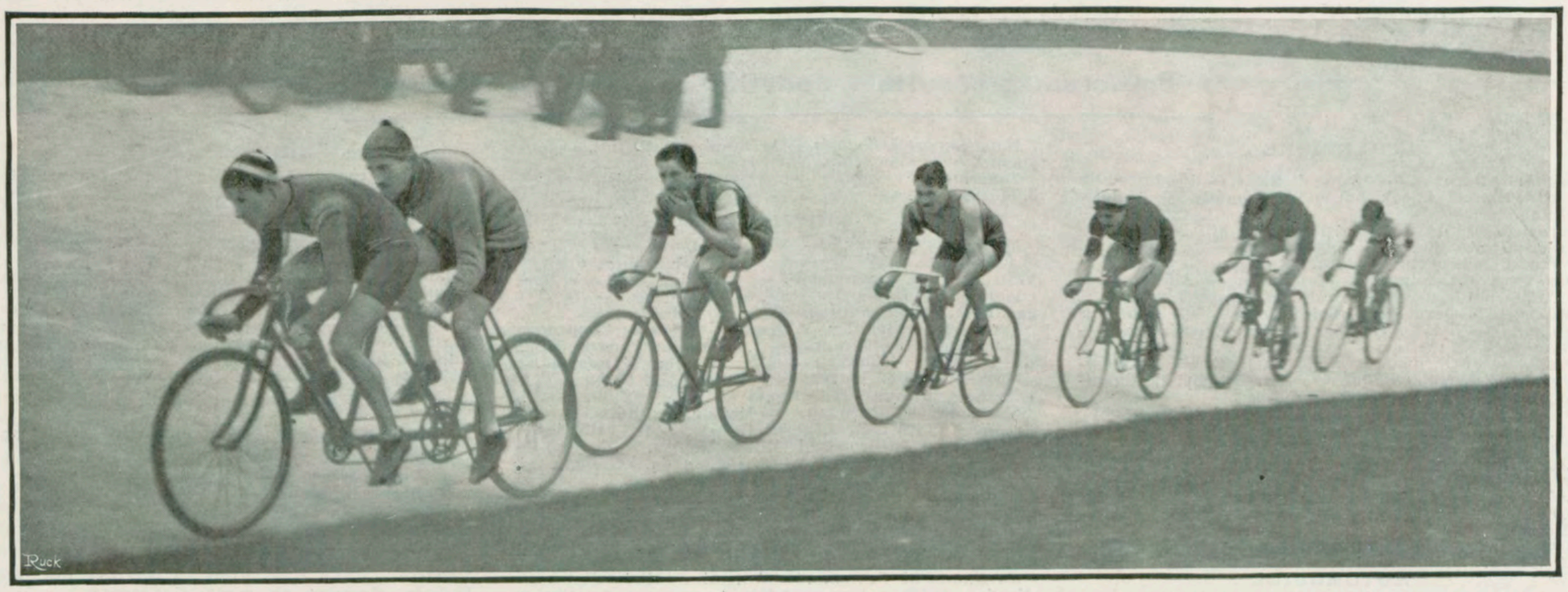


Pendant la course de l'heure.

En haut, le vainqueur Sérès et Darragon qui a eu de nombreuses pannes. En bas, Nat Butler, second, et Walthour, troisième.

Sérès.

Vainqueur du Critérium de demi-fond, une heure derrière motocyclette, avec 77 kilom. 900 dans laquelle il s'est affirmé le meilleur stayer actuel.



La course à l'américaine.

Derrière le tandem, dans l'ordre, P. Didier, Devoissoux, Boutellier, Heller et Polledry. Aux 300 mètres, le tandem s'efface et Didier part à fond, mais il est remonté par Devoissoux qui emmène même Boutellier dans son sillage.

LE CARNET DU SPORTSMAN

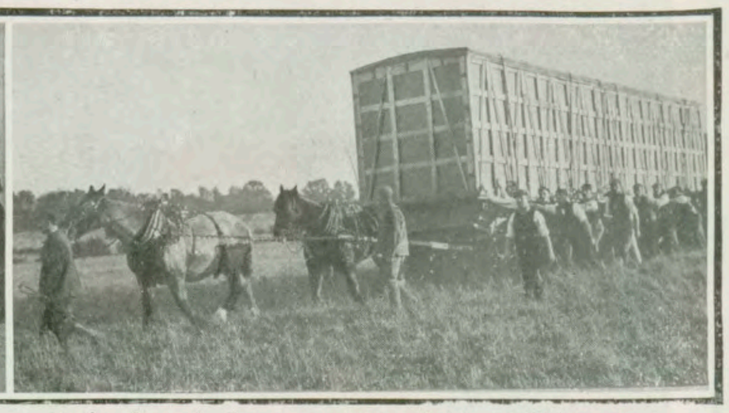
Le marquis de la Gâtinerie s'entretient, pendant la Quinzaine de Juvisy, avec les aviateurs Duval et Des Vallières.

L'Aviateur Français Leblond est porté en triomphe à Doncaster par la foule enthousiasmée de ses vols.

Sir Hiram Maxim "le père de l'aéroplane" examine l'aéroplane de M. Heules, à Doncaster.

Les chauffeurs marseillais, imitant leurs frères parisiens, protestent sur le cours Lieutaud contre les contraventions au vol.

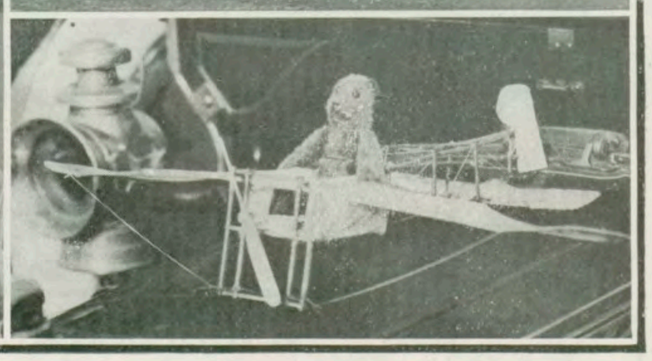
Les Jockeys patinent à l'hippodrome ; Hobbs, Jennings, Barat, etc.



L'aéroplane de Sommer est amené démonté à Doncaster.

La ville d'Evreux avait organisé, au début du mois, une Grande Semaine d'Épée qui obtint le succès le plus franc et pendant laquelle on fit du beau sport.

L'Aviateur Richet, victime d'un accident d'aéroplane à Port-Aviation, est soigné à l'hôpital de la Croix-Rouge.



En haut, l'aéroplane Zipfel passe devant le public, à Lisbonne.
En bas, la nouvelle mascotte-aéroplane pour automobiles et qui fait fureur en Angleterre.

Principaux résultats sportifs du 25 au 31 octobre

ATHLÉTISME

SAMEDI 30 OCTOBRE. — Cirque de Paris. — Joë-Jeannette (80 kil. 500) met knock out en dix rounds Al. Kubiak (93 kilog. 500).

Bernstein (55 kil.), bat Saint Didier (53 kil).

Vasse (57 kil.) bat Williams (57 kil.).

Perroud (70 kil.) bat Pierlot (74 kil.)

DIMANCHE 31 OCTOBRE. — Colombes. — Addiscombe. Park F. C. bat le Racing-Club de France par 3 buts à 1.

DIMANCHE 31 OCTOBRE. — Saint-Cloud. *Le Challenge Cagninacci.* — 1. J. Keyser. — 2. Lizandier, à 50 mètres. — 3. Gaubert à 350 mètres.

DIMANCHE 31 OCTOBRE. — Piste du R. C. F. — *Championnat de France des 800 mètres.* — 1. Courbet de Champrouges. — 2. Dubédat. — 3. Zapf.

DIMANCHE 31 OCTOBRE. — Bordeaux. — (football Rugby). Le S. B. U. C. bat le Guy's Hospital par 15 points contre 10.

DIMANCHE 31 OCTOBRE. — Croix-Catelan.

2.000 mètres haies handicap. — 1. Hittier. — 2. H. S. Troisier. — 3. Bro.

5.000 mètres hand. — 1. Saladin. — 2. Lalich. — 3. Hittier.

100 mètres hand. — 1. A. S. Troissier. — 2. Drothier. — 3. Moreau.

800 mètres hand. — 1. A. S. Troissier. — 2. G. Filliâtre. — 3. Goury.

AUTOMOBILE

SAMEDI 30 OCTOBRE. — *La Coupe Vanderbilt.* (Circuit de Motors Parkway, Etats-Unis). — 1. Grant, couvrant 447 kil. 400 en 4 h. 25 m. 42 s. — 2. Parker en 4 h. 30 m. 58 s.

CYCLISME

DIMANCHE 31 OCTOBRE. — Vélodrome de Marseille. — *Grand Prix d'Automne professionnels.* (Finale). — 1. Dupré. — 2. Meurgu, à 4 longueurs— 3. Pouchois.

Handicap professionnels. — 1. Dupré.— 2. Bettini, à 4 longueurs. — 3. Astic, loin.

Tandems. — 1. Dupré-Delage, — 2. Pouchois-Soler. — 3, Merle-Astic.

HIPPISME

MARDI 26 OCTOBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Zouave* (3.400 mètres, 10.000 francs). — 1. Saint Amour, à M. A Veil-Picard (G. Parfrement). — 2. Sitting Bull, à 10 longueurs. — 3. Dame des Prés, à 3 longueurs. — P. M. : gag. 66 fr. 50; pl. 35 francs, 48 fr. 50, 18 francs.

JEUDI 28 OCTOBRE. — Auteuil. — *Prix de Chanceaux* (3 500 mètres, 10.000 francs). — 1. Sitting Bull, au comte Ed. de Fitz-James (G. Sauval). — 2. Saint Amour à 6 longueurs. — 3. Képi II, à 10 longueurs. — P. M. : gag. 65 francs; pl. 19 francs, 14 francs, 29 francs.

VENDREDI 29 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix de Flore* (2.100 mètres, 25.000 francs). — 1. — Ronde de Nuit, à M. J. de Bremond (Milton Henry). — 2. Rose de Flandre, à une courte tête. — 3. Messaouda, à 5 longueurs. — P. M. : gag. 38 fr. 50; pl. 43 fr. 50, 100 fr. 50.

SAMEDI 30 OCTOBRE. — Saint-Cloud. — *Prix Rivoli* (au trot attelé : 3.500 mètres, 10.000 francs). — 1. Franco, à Mme veuve A. Forcinal (M. Le Forcinal), — 2. Plainville. — 3. Frascuelo. — P. M. : gag. 74 fr. 50; pl. 20 fr. 50, 28 francs, 15 fr. 50.

DIMANCHE 31 OCTOBRE. — Auteuil. — *Prix Francesco Martin* (4.500 mètres, 15.000 francs). — 1. Fer à M. J. Belleville (Benson). — 2. Jaxarte, à 6 longueurs. — 3. Mademoiselle Boniface, à 4 longueurs. — P. M. : gag. 46 fr. 50; pl. 17 francs, 27 francs, 20 francs.

Prix La Vague (2.700 mètres, 15.000 francs). — 1. Florimond Robert, à M. A. Veil-Picard (G. Parfrement). — 2. Manifestant, à une encolure. — 3. Mon Chéri, à 3 longueurs et demie. — P. M. : gag. 65 fr. 50; pl. 25 francs. 23 francs, 75 francs.

BIBLIOGRAPHIE.

Notre confrère Victor Breyer vient de faire paraître un ouvrage qui semble devoir être un des gros succès de la bibliographie sportive. Nous voulons parler de l'*Annuaire du Ring français*, qui permettra à tout bon sportsman s'intéressant au « Noble Art » de devenir une compétence en la matière.

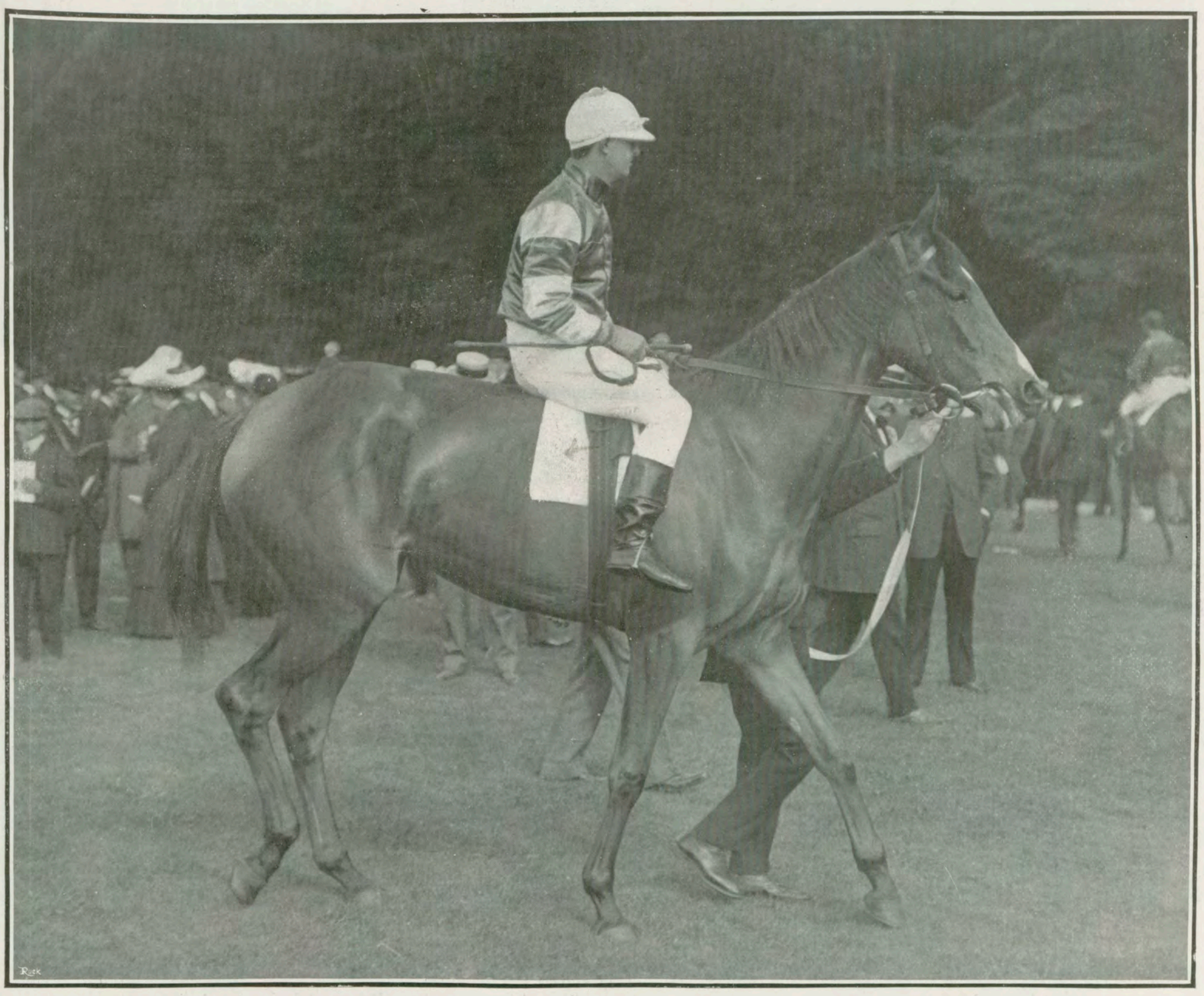
Mais ce n'est pas tout et nos lecteurs seront charmés d'apprendre qu'un nouveau journal hebdomadaire vient de naître, s'occupant exclusivement du beau sport de la boxe, *le Ring*, ayant notre collaborateur Jacques Mortane, comme rédacteur en chef, et qui a su grouper autour de lui les notabilités littéraires et sportives les plus éminentes.

FERMES & CHATEAUX du 1er Novembre 1909

Au Loup !.....	CUNISSET-CARNOT.
Les Jardins de Breteuil.....	GEORGES BELLAIR.
Au Concours hippique de Biarritz.	
Les Roses d'automne.....	J.-C.-N. FORESTIER.
Au Tir aux pigeons de Royan.	
La Foulque, ses mœurs, sa chasse.....	R. VILATTE DES PRUGNES.
Le Salon et son ameublement.	G. CASELLA.
Le Ruxus.	
Au Concours hippique de Saint-Sébastien.	
Histoire du dogue de Bordeaux.	KUNSTLER.
Une école de chasse à Paris..	PAUL LACOUR.
La betterave et le sucre.....	A. THORAILLER.
Le râle d'eau	JACQUES LUSSIGNY.
Jeunes ou vieilles perdrix	GEORGES CLAIRAY.

LE PRIX DE FLORE

Repoussée à la fin de la saison, l'épreuve des pouliches est revenue à Ronde de Nuit devant Rose de Flandre qui a très bien couru et Messaouda hors de forme



Ronde de Nuit.

J. b., 3 ans, 59 kilos, par William the Third et Halte-là, à M. J. de Brémont, entraînée par R. Count, a gagné, montée par Milton Henry, le Prix de Flore, 25.000 francs, 2.100 mètres, à Maisons-Laffitte, le 29 octobre, après une belle lutte avec Rose de Flandre. Sur notre photographie, la pouliche est montée par Georges Stern.

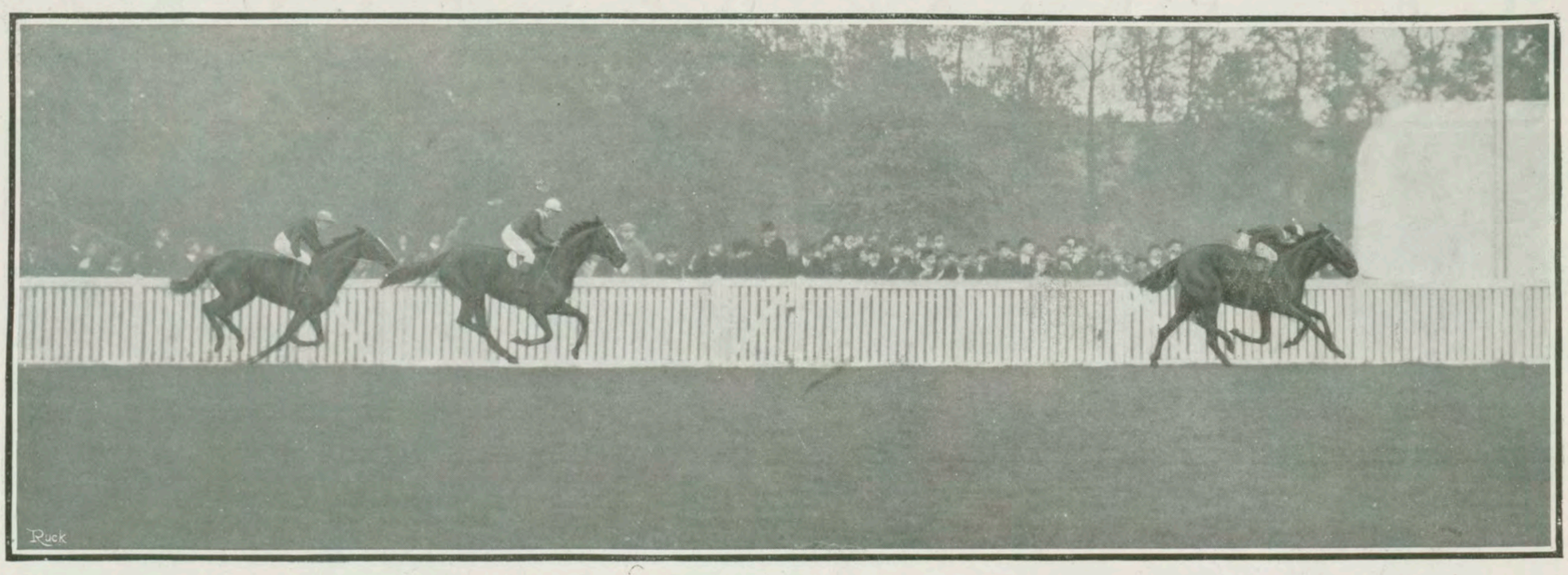
Le Prix de Flore a été l'événement sportif de la dernière semaine. La Société Sportive a-t-elle été bien inspirée en reléguant à l'arrière-saison une épreuve qui s'était toujours courue jusqu'ici au début de l'automne ? Les pouliches qui ont joué dans l'année un rôle important, qu'on a amenées à l'apogée de leur forme pour le Prix d'Amphitrite et le Prix Vermeille risquent fort de se montrer, à la date où nous sommes, un peu défraîchies. Il faut s'attendre à rencontrer parfois des résultats un peu déconcertants et sans grande signification.

Ce n'est pas tout à fait le cas cette année, puisque c'est, sans doute possible, la meilleure du lot, Ronde de Nuit, qui a gagné. Le résultat sur ce point est tout à fait satisfaisant. Mais il n'en est pas moins vrai qu'il eût été probablement différent si la course s'était courue six semaines plus tôt, à une époque où toutes les concurrentes se trouvaient au mieux de leur condition. En tous cas, il n'est pas douteux que Messaouda se fût comportée tout autrement qu'elle ne l'a fait. Sur sa forme de l'Omnium, où elle finissait à une longueur de Rose de Flandre à onze livres, aussi bien que sur celle du Prix Vermeille où, à un écart de sept livres seulement, elle précédait d'une longueur la pouliche de M. Ed. Veil-Picard, on peut les handicaper, sans grande chance d'erreur, à neuf livres l'une de l'autre. Toutes deux ont toujours montré une régularité remarquable. En finissant à deux longueurs derrière Rose de Flandre qui ne recevait que deux livres, Messaouda a donc couru dix livres au moins au-dessous de sa vraie forme. C'est la conclusion qui s'impose. La mauvaise course de la pouliche de M. Ed. Blanc n'a d'ailleurs surpris qu'à demi ceux qui l'ont examinée avant la course, car elle était loin d'avoir sa belle apparence des mois précédents.

La bonne course de Rose de Flandre était un peu inattendue après celle qu'elle venait de fournir dans le Prix Perth où Jacobi, qui s'était toujours précédemment montré son égal, a fini loin devant elle. On pouvait croire à un déclin de forme, très admissible après une longue et laborieuse campagne. En tous cas, sa course était beaucoup trop mauvaise pour être régulière. Celle du Prix de Flore est, par contre, d'une exactitude assez rigoureuse, et la concordance avec la forme antérieure est assez frappante. En tablant sur le Prix du Conseil Municipal, où Ronde de Nuit, rendant six livres à Messaouda, la précédait d'une longueur, on doit pouvoir, à huit livres, les mettre ensemble. Si on y ajoute les neuf livres qui séparent Messaouda de Rose de Flandre, on trouve entre cette dernière et Ronde de Nuit un écart de dix-sept livres. L'écart serait de quinze d'après le résultat du Prix de Flore où la pouliche de M. de Bremond, qui rendait sept kilos à celle de M. Ed. Veil-Picard, la battait d'une tête. Nous possédons donc, à deux livres près, la mesure très exacte de l'une et de l'autre.

Une des conclusions intéressantes à tirer de ces constatations, c'est que Ronde de Nuit, en dépit des excuses qu'elle peut invoquer, devait régulièrement succomber au Tremblay contre Duc d'Albe. Ceci soit dit sans diminuer en rien la valeur de l'excellente pouliche de M. de Bremond dont la supériorité intrinsèque demeure encore très sensible. STUART.

LES COURSES DE LA SEMAINE



Azalée Messaouda Rose de Flandre Ronde de Nuit

L'arrivée du Prix de Flore (25.000 francs, 2.100 mètres, Maisons-Laffitte, 29 octobre).

Azalée fléchissait dans la ligne droite. Malgré les efforts de Rose de Flandre, Ronde de Nuit l'emportait d'une courte tête, Messaouda 3e, à deux longueurs.

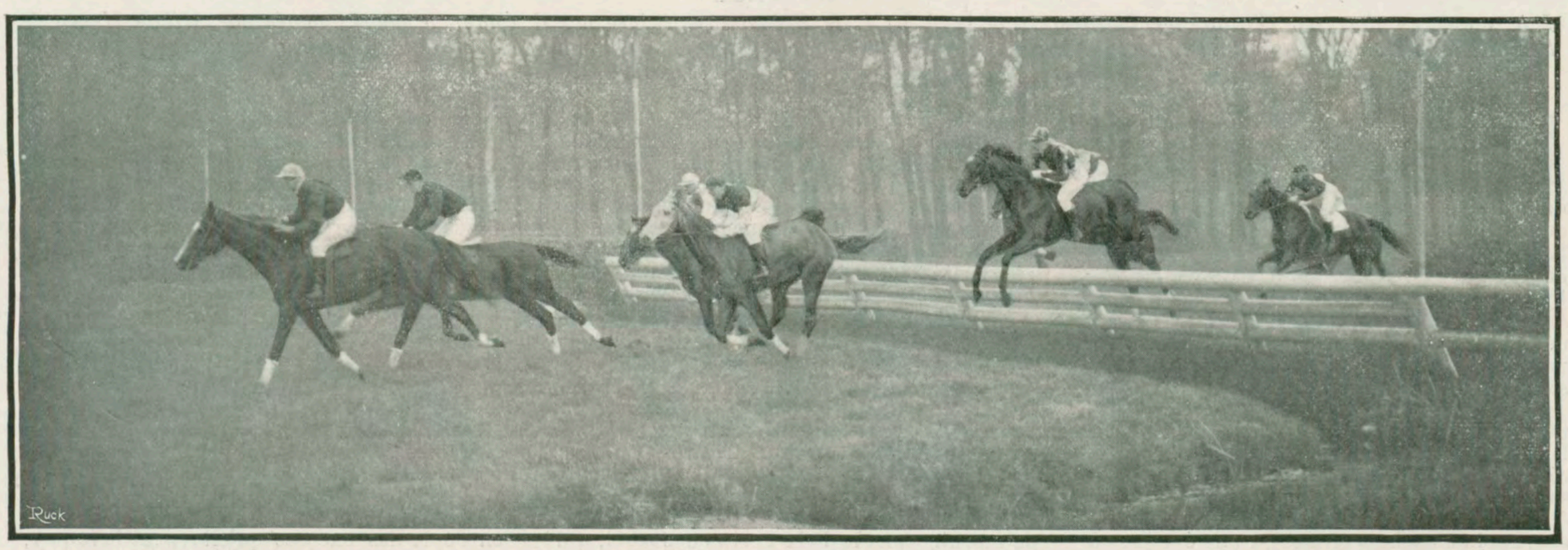
Primeur III.

Primeur III, par Clamart et Bonne Nouvelle, au comte G. Le Gonidec (A. Carter), vainqueur du Prix Finot.

Diadoque Amusette Para Bellum

Le Prix Montretout (steeple, 8.000 francs, 4.200 mètres, Auteuil, 1er novembre).

A la rivière des tribunes, Satinette dérobait, Diadoque continuait devant Amusette et Para Bellum et l'emportait facilement.



Yoshivara Duc d'Antin Moulin II Trille La Belle Meunière Corbigny Sarbalakio Knock-Down

Le Prix Saint-Hubert (Steeple, 3.000 francs, 3.100 mètres, Auteuil, 1er novembre).

Au brook, Yoshivara était devant Duc d'Antin et Corbigny. Au huit, la Belle Meunière se plaçait seconde entre Yoshivara et Corbigny. Au talus à revers, Trille et Sarbalakio culbutaient. Dans la ligne droite, la Belle Meunière l'emportait de huit longueurs sur Corbigny.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.